@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

4(75)
kwiecień
2014



BEZPIECZEŃSTWO W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Aktualności

3 Autobusy nie zatrzymują się na przystanku OS. POTOK 04
4 158, 182, 188 i 523 - zmiany rozkładów od 1 kwietnia
4 Tłumacz języka migowego w POP-ach Centrum i Młociny
5 Zmiany w ulgach od kwietnia
6 Komunikacja miejska wciąż popularna wśród pasażerów!

Temat numeru

8 Bezpieczeństwo w komunikacji miejskiej
11 Po torach bezpiecznie do celu
15 Obserwują i radzą - chłopcy radarowcy
16 Trzeba mieć oczy dookoła głowy
19 Przychodzi kierowca do psychologa
20 Kierowca bezpieczny
22 Rowerem bezpiecznie przez miasto - TAK!
25 Ostrożny podróżny
27 ABC Bezpieczeństwa, czyli czym skorupka za młodu nasiąknie

Kampanie ZTM

28 Henryk K., Andrzej C., Romuald B. - nie dajmy im się zrobić w jajo

Z kart historii komunikacji

30 Masz mniej niż metr wzrostu? Jedziesz za darmo

Komunikacja na świecie

32 Przeniesione miast, wspólny tramwaj

Drodzy Czytelnicy

W codziennym pędzie i natłoku obowiązków najważniejszy dla nas staje się czas. Wszędzie musimy zdążyć dojechać, dojść, dobiec. A skupiając się na punktualności bardzo często zaniedbujemy coś niesamowicie ważnego – własne bezpieczeństwo. I dlatego właśnie to bezpieczeństwo w komunikacji miejskiej jest tym razem TEMATEM NUMERU kwietniowego iZTM... Bezpieczeństwo, a w zasadzie ludzie, którzy dbają o nie i mają na uwadze, byśmy bezpiecznie dotarli do celu. Zakres procedur i norm, według których ustala się kryterium oceny taboru, poszczególnych elementów, bezustannie się zmienia, a w ostatnich dekadach właśnie bezpieczeństwo pasażerów było i jest główną przyczyną tych zmian. Proszę sobie chociażby przypomnieć kasowniki sprzed ponad dwudziestu lat. Duże metalowe pudełka z ostrymi kantami. Stopniowo zmieniany system sprawił, że dziś tę samą funkcję spełniają równie duże, ale obłe, plastikowe, naszpikowane elektroniką przedmioty. Łatwiej, prościej i bezpieczniej. Podobnie los obszedł się z tablicami z numerami linii. Kiedyś na zewnątrz pojazdu wisiały stalowe blaszane płyty z namalowanymi cyframi. W przypadku potrącenia pieszego – łatwo można sobie wyobrazić jakie obrażenia odnosił. Dziś numer linii i inne komunikaty wyświetlają się na dużych ekranach. Czytelniej i bezpieczniej. O tych i bardzo wielu innych aspektach bezpieczeństwa w podróży opowiedzą m.in. motorniczy, kierowca autobusu, policjanci i psycholog transportu. Dowiemy się też jak wygląda bezpieczeństwo z rowerowego siodełka, a czas jest ku temu najlepszy – wiosna i sezon rowerowy trwają bowiem w najlepsze. Polecamy rowery również z innego punktu widzenia. Z punktu widzenia bezpieczeństwa– rowerzyści bowiem są w minimalnym stopniu narażeni na ataki kieszonkowców. W iZTM też radzimy, jak się przed nimi ustrzec.

W AKTUALNOŚCIACH przypominamy też o zmianach w systemie ulg komunikacyjnych , które weszły w życie pierwszego kwietnia.

Informujemy również o zmianach w rozkładach niektórych autobusów i czasowej likwidacji przystanku Os. Potok 04. To ważny przystanek na trasie z Bródna. Radzimy, którędy jechać i gdzie najdogodniej się przesiadać.

W kwietniowym numerze publikujemy też ostatni odcinek cyklu "Tam, gdzie kiedyś dzwoniły tramwaje". Tym razem odwiedzamy Tarnów, gdzie kursowały "Biedronki".

Zachęcamy do lektury



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
M. ST. WARSZAWY

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący: Grzegorz Cichocki
Skład: Maciej Beister
Fot. na okładce: Rafał Wójcik „Twój Motorniczy"
Nakład: 8006
Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

 www.ztm.waw.pl

 www.facebook.com/ztm.warszawa

 www.twitter.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: **iztm@ztm.waw.pl**

Autobusy nie zatrzymują się na przystanku OS. POTOK 04

16 marca zostało zawieszone funkcjonowanie przystanku OS. POTOK 04, zlokalizowanego na Trasie Armii Krajowej pod wiaduktem na ulicy Mickiewicza. Mieszkańcy Bródna, wschodniej części Białołęki, Nowodworów i Tarchomina mogą dostać się w okolice przystanku OS. POTOK przesiadając się do innych linii autobusowych.



Od 16 marca br. autobusy nie zatrzymują się na przystanku OS. POTOK 04. Pasażerowie jadący z Bródna, wschodniej części Białołęki oraz od strony ulicy Modlińskiej mogą dotrzeć w okolice przystanku OS. POTOK przesiadając się na przystanku PARK KASKADA albo na placu Wilsona do linii autobusowych jadących w przeciwnym kierunku. Dla mieszkańców Nowodworów i Tarchomina najkorzystniejsza jest przesiadka na przystanku PROZY lub przy stacjach metra MARYMONT i PL. WILSONA. Zawieszenie funkcjonowania przystanku jest spowodowane przebudową Trasy Armii Krajowej.

Dojazd z Bródna:

- dojazd liniami **114, 118, 132** do przystanku P**ARK KASKADA 06** > przejście wiaduktem wzdłuż ulicy Słowackiego do przystanku **PARK KASKADA 05** obowiązującego dla linii kursujących w kierunku przeciwnym > dojazd liniami **112, 132, 156, 186, 414, 511, 705, 735** do przystanku **OS. POTOK 03**
- dojazd liniami **114, 118** do **placu Wilsona** > przesiadka na przystanku **PL. WILSONA 04** > dojazd liniami **157, 181, 185, 205** do przystanku **OS. POTOK 52.**

Dojazd z Białołęki:

- dojazd linią **132** do przystanku **PARK KASKADA 06** > przejście wiaduktem wzdłuż ulicy Słowackiego do przystanku **PARK KASKADA 05** obowiązującego dla linii kursujących w kierunku przeciwnym > dojazd liniami **112, 132, 156, 186, 414, 511, 705, 735** do przystanku **OS. POTOK 03.**

Dojazd od strony ulicy Modlińskiej:

- dojazd liniami **186, 511, 518** do przystanku **PARK KASKADA 06** > przejście wiaduktem wzdłuż ulicy Słowackiego do przystanku **PARK KASKADA 05** obowiązującego dla linii kursujących w kierunku przeciwnym > dojazd liniami **112, 132, 156, 186, 414, 511, 705, 735** do przystanku **OS. POTOK 03**
- dojazd linią **518** do **placu Wilsona** > przesiadka na przystanku **PL. WILSONA 04** > dojazd liniami 1**57, 181, 185, 205** do przystanku **OS. POTOK 52**.

Dojazd z Nowodworów i Tarchomina:

- dojazd linią **101** do przystanku **PROZY 04** > przesiadka na przystanku **PROZY 01** > dojazd linią **181** do przystanku **OS. POTOK 01**
- dojazd liniami **2, 101, E-4, E-8** do stacji metra **MŁOCINY** > dojazd metrem do stacji metra **PL. WILSONA** > przesiadka na przystanku PL. WILSONA 04 > dojazd liniami **157, 181, 185, 205** do przystanku **OS. POTOK 52**
- dojazd liniami **2, 101, E-4, E-8** do stacji metra **MŁOCINY** > dojazd metrem do stacji metra **MARYMONT** > przesiadka na pętli **METRO MARYMONT** > dojazd liniami **132, 511, 705, 735** do przystanku **OS. POTOK 03**
- dojazd liniami **2, 101, E-4, E-8** do stacji metra **MŁOCINY** > dojazd metrem do stacji metra MARYMONT > przesiadka na przystanku PARK KASKADA 05 > dojazd liniami **112, 132, 156, 186, 414, 511, 705, 735** do przystanku OS. POTOK 03.

Zarząd Transportu Miejskiego dołożył wszelkich starań, aby pasażerowie – mimo trwającej przebudowy Trasy Armii Krajowej – mogli korzystać z przystanku OS. POTOK 04. Ostatecznie jednak – ze względów bezpieczeństwa – utrzymanie funkcjonowania przystanku okazało się niemożliwe. Zawieszenie funkcjonowania przystanku będzie obowiązywało do odwołania.



158, 182, 188 i 523 – zmiany rozkładów od 1 kwietnia

Od 1 kwietnia br. autobusy linii 523 kursują częściej. Jednocześnie – w celu pełniejszego skoordynowania rozkładów jazdy – zostały zmienione rozkłady linii 158, 182 i 188.

Dla linii **523 –** od 1 kwietnia – obowiązuje nowy rozkład jazdy. Autobusy podjeżdżają na przystanki w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego co 5 min. (dotychczas co 6-7 min.), po południu co 6 min. (dotychczas co 7,5 min.), poza godzinami szczytu komunikacyjnego co 10 min. (dotychczas co 15 min.), a w dni świąteczne co 10 min. (dotychczas co 20 min.).

Jednocześnie – w celu skoordynowania rozkładów jazdy linii **182** i **188** z rozkładem linii **523 –** zostały zmienione rozkłady linii **182** i **188.**

Autobusy linii **182,** w dni świąteczne, podjeżdżają na przystanki co 20 min. Linia **188** w dni powszednie, w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego, kursuje co 10 min. Dodatkowo zostały skoordynowane rozkłady jazdy linii **158** i **182.**

Zachęcamy do wcześniejszego zapoznania się z rozkładami jazdy.



Tłumacz języka migowego w POP-ach Centrum i Młociny

28 marca br. w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM na stacjach metra Centrum i Młociny zostały uruchomione stanowiska z tłumaczem języka migowego on-line.

Tłumacz języka migowego (System Języka Migowego, Polski Język Migowy) jest niewielkim urządzeniem, dzięki któremu osoby głuche mogą szybko otrzymać informacje na temat funkcjonowania komunikacji miejskiej w aglomeracji warszawskiej.

Nowe stanowiska działają w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM na stacjach metra Centrum (lok. 2010B) i Młociny. Punkty oraz okienka, w których jest dostępny tłumacz zostały oznaczone specjalnymi piktogramami. Urządzenie jest dostępne w godzinach 8.00-16.00.

Pierwszy tłumacz języka migowego on-line został uruchomiony w 2012 roku w siedzibie Zarządu Transportu Miejskiego przy ulicy Żelaznej 61.

W Polsce jest około 60 tys. osób głuchych i słabosłyszących. Osoby głuche komunikują się z otoczeniem korzystając z Systemu Języka Migowego (SJM) lub Polskiego Języka Migowego (PJM). Użytkownikom języka migowego, zgodnie z zaleceniami Unii Europejskiej, należy zapewnić „dostęp do komunikowania się w instytucjach publicznych w ich narodowym języku migowym" (2010 Brussels Declaration on Sign Language in the European Union). W Polsce od kwietnia 2012 roku obowiązuje Ustawa o języku migowym. Uchwalona 28 lipca 2011 roku ma ułatwiać osobom głuchym komunikowanie się oraz zapewnić dostęp do informacji.



Zmiany w ulgach od kwietnia

Rada Warszawy podjęła uchwałę zmieniającą system obowiązujących ulg w opłatach za przejazdy komunikacją miejską. Zmiany weszły w życie 1 kwietnia br.

Od kwietnia okres bezpłatnych przejazdów dla siedmiolatków, ze względów organizacyjnych, został wydłużony do końca września.

Uczniowie w wieku 7 – 16 lat nie muszą już dokumentować uprawnienia do ulgi jedynie ważną legitymacją szkolną. Oprócz niej mogą posługiwać się każdym innym dokumentem zawierającym zdjęcie i datę urodzenia dziecka (np. paszport, dowód osobisty dla dziecka itp.). A jeśli chodzi o legitymację, to zostanie ona uznana nawet jeśli nie będzie zawierała aktualnej pieczątki.

Studenci i uczniowie zagranicznych szkół wyższych do ukończenia 26. roku życia, posługując się legitymacją ISIC, od początku kwietnia mogą korzystać jedynie z biletów ulgowych długookresowych. Gdy uczeń lub student takiej szkoły będzie chciał skorzystać z innego rodzaju biletu, będzie musiał skasować bilet normalny.

Identycznie jak w przypadku uczniów i studentów szkół zagranicznych, doktoranci mogą korzystać z ulgi wyłącznie w przypadku biletów długookresowych. Dodatkowo wprowadzone zostało kryterium ograniczenia wiekowego. Ulga na przejazdy przysługuje doktorantom wyłącznie do ukończenia 30. roku życia.

Od kwietnia opiekun dzieci i młodzieży z niepełnosprawnością, który podróżuje po swojego podopiecznego lub po odwiezieniu go do placówki oświatowej, ośrodka terapii, przychodni lekarskiej lub zakładu opieki zdrowotnej może jechaćać bezpłatnie wyłącznie na podstawie zaświadczenia według ściśle określonego wzoru wprowadzonego zarządzeniem Prezydenta Warszawy. Dodatkowo każde zaświadczenie powinno zostać zarejestrowane w ZTM. Można to będzie zrobić w każdym Punkcie Obsługi Pasażerów.

Od kwietnia nie ma już ograniczenia dotyczącego stopnia i wszyscy funkcjonariusze Żandarmerii Wojskowej mają prawo do bezpłatnych przejazdów. Dołożone jednak zostało kryterium, że bezpłatne przejazdy przysługują wyłącznie w czasie wykonywania czynności służbowych. Nadal jednak uprawnienia do nich mają wyłącznie funkcjonariusze w mundurach.

Małżonkowie, na których emeryci lub renciści otrzymują dodatki rodzinne od 1 kwietnia mogą korzystać jedynie z biletów normalnych.

Sędziowie i prokuratorzy w stanie spoczynku od kwietnia również mogą korzystać tylko z biletów normalnych.

Dzieci z rodzin posiadających czworo lub więcej dzieci mają uprawnienie do bezpłatnych przejazdów. I to się nie zmieniło. Nadal mogą podróżować bezpłatnie (na podstawie imiennej karty o specjalnym wzorze wydawanej przez ZTM). Dzieci nie muszą być zameldowane w Warszawie, wystarczy, że tu mieszkają. Jest to ujednolicenie zasad oraz realizacja polityki Warszawy związanej z Warszawską Kartą Rodziny, gdzie stosowane jest właśnie kryterium zamieszkania, a nie posiadanie stołecznego meldunku.

Przypominamy jednocześnie, że w przypadku emerytów i rencistów utrzymane w mocy zostały dotychczas obowiązujące przepisy, mówiące, że prawo do przejazdów ulgowych (ulga 50 proc. od ceny biletu normalnego) przysługuje wszystkim emerytom i rencistom bez względu na wiek.



Komunikacja miejska wciąż popularna wśród pasażerów!

Komunikacja miejska przestała być popularna. Fałsz! Liczba przejazdów w 2013 roku utrzymała się na wysokim – porównywalnym do 2012 roku – poziomie. W 2013 roku spadała liczba sprzedanych biletów. Prawda, ale... Wzrosło zainteresowanie biletami długookresowymi, a na ubiegłoroczną sprzedaż biletów miało wpływ co najmniej kilka czynników. W ubiegłym roku odnotowano mniejsze wpływy ze sprzedaży biletów, niż w roku 2012. Fałsz! W 2013 roku do kasy miasta wpłynęło ponad 47 mln zł netto więcej.

Szacunkowa liczba przejazdów komunikacją miejską w okresie grudzień 2012 roku – listopad 2013 roku przekroczyła miliard (ok. 1,056 mld). Na przestrzeni 12 miesięcy poprzedzających ten okres, liczbę przejazdów oszacowano także na bardzo zbliżonym poziomie (ok. 1,061 mld). Oznacza to, że popularność komunikacji miejskiej w 2013 roku utrzymała się na równie wysokim poziomie, a niewielkie różnice mieszczą się w granicach błędu statystycznego.

Popularność biletów 90-dniowych

Liczna grupa pasażerów skorzystała z możliwości zakupu biletów długookresowych w grudniu 2012 roku, czyli przed wprowadzeniem w życie nowej taryfy biletowej. Sprzedaż biletów 90-dniowych wzrosła o ponad 400 proc. W grudniu 2011 roku pasażerowie kupili łącznie 81 979 biletów 90-dniowych (normalne i ulgowe, ważne w 1. strefie biletowej oraz w 1. i 2. strefie biletowej), a w grudniu 2012 roku 326 789. Oznacza to, że przez kolejne pół roku około 150-200 tys. osób nie kupowało już biletów na komunikację miejską.

Szczegółowa analiza liczby sprzedanych biletów 90-dniowych w dwóch okresach 12-miesięcznych, zaczynając od grudnia 2011 roku i kończąc na listopadzie 2013 roku potwierdza wzrost zainteresowania biletami długookresowymi. Od grudnia 2011 roku do listopada 2012 roku sprzedano 1 231 169 biletów 90-dniowych, natomiast w okresie grudzień 2012 roku – listopad 2013 roku – 1 355 801. Jest to trend zgodny z polityką transportową m.st. Warszawy i jednocześnie potwierdzający zmianę zwyczajów podróżowania osób korzystających ze stołecznej komunikacji miejskiej. Ale również mieszkańców stolicy w ogóle, którzy po prostu chcą zostawić swoje samochody na rzecz transportu zbiorowego. Komunikacja publiczna staje się dla nich coraz bardziej atrakcyjna a także, jeśli brać pod uwagę stale rosnące ceny paliw, tania.

Rok 2013 obfitował w szereg wydarzeń, które nie pozostały bez wpływu na poziom sprzedaży biletów. W lipcu 2013 roku oferta Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD przestała obowiązywać na linii wołomińskiej. Linia ta chara-kteryzowała się największym procentowym wykorzystaniem biletów ZTM.



Na czas wakacji część pasażerów zrezygnowała również z korzystania z komunikacji miejskiej m.in. z powodu remontu mostu średnicowego skutkującego poważnymi ograniczeniami w regionalnym ruchu kolejowym. Dodatkowo – w związku z budową łącznika pomiędzy I i II linią metra – zostały wyłączone z ruchu dwie popularne stacje – Centrum i Świętokrzyska. Z poważnymi utrudnieniami musieli się także zmierzyć pasażerowie korzystający z pociągów kursujących na linii pruszkowskiej. Liczne zmiany były spowodowane budową przystanku kolejowego Warszawa Ursus-Niedźwiadek. Skutkiem prac remontowych i moderniza-cyjnych był spadek pracy przewozowej z 241 897 864 wozokilometrów w 2012 roku do 236 257 063 wozokilometrów w 2013 roku.

Jednocześnie coraz większą popularnością zaczęły się cieszyć systemy Veturilo i Bemowo Bike. W 2013 roku ich użytkownicy dokonali 1 849 763 wypożyczenia. System Warszawskiego Roweru Publicznego Veturilo jest obecny w stolicy dopiero od 2012 roku, ale od początku cieszy się ogromną popularnością. W 2013 roku – m.in. w związku z rozwojem systemu – odnotowano 1 849 763 wypożyczeń rowerów (razem z Bemowo Bike), z czego wypożyczenia na czas do 20 minut stanowiły 70 proc., w przedziale czasowym 20-60 minut – 21 proc., a powyżej 1 godziny – 9 proc. Potencjalnie więc każde z wypożyczeń jednośladu było jednoznaczne z rezygnacją z zakupu biletu komunikacji miejskiej, czasowego lub jednorazowego.

Większe wpływy i skuteczniejsze egzekwowanie opłat za jazdę bez ważnego biletu

W 2013 roku – w porównaniu do roku 2012 – zwiększyły się wpływy ze sprzedaży biletów. W ubiegłym roku wyniosły 764





360 323 zł (w tym 22 067 460,21 zł z opłat za jazdę bez ważnego biletu). Tak więc wpływy netto ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych wzrosły w ubiegłym roku o ponad 47 mln zł. Warto podkreślić, że w 2013 roku poziom ściągalności opłat za jazdę bez ważnego biletu – w porównaniu do roku 2012 – wzrósł z 57,77 proc. do 59,29 proc.

Na wzrost wpływów ze sprzedaży biletów w 2013 roku największy wpływ miał zdecydowany, ponad 400-proc. wzrost sprzedaży biletów 90-dniowych w grudniu 2012 roku. Istotne znaczenie miał także wzrost liczby osób uprawnionych do korzystania z Biletu Seniora oraz coraz większa popularność wspomnianego wcześniej systemu Veturilo.

W 2013 roku sprzedaż Biletu Seniora wzrosła o 3 593 szt. do 76 299 szt., co ma prawdopodobnie związek ze zwiększającą się od 2010 roku liczbą mieszkańców Warszawy powyżej 65. roku życia. W 2012 roku w stolicy mieszkało 84 709 osób w wieku 65-69 lat, czyli o 4,94 proc. więcej niż w roku 2011. Za Bilet Seniora trzeba zapłacić 50 zł rocznie.

Zachowanie wysokiego udziału komunikacji miejskiej w przewozach oraz intensywny wzrost zainteresowania transportem rowerowym w 2013 roku potwierdza słuszność przyjętych w 2009 roku założeń polityki transportowej stolicy oraz skuteczność realizowanych w ostatnich latach, w tym obszarze, działań władz Warszawy.



Bezpieczeństwo w komunikacji miejskiej

Zarząd Transportu Miejskiego na pierwszym miejscu stawia bezpieczeństwo. I to zarówno pasażerów, jak i obsługi pojazdów, dlatego podejmuje szereg działań zmierzających do jego zapewnienia w jak najwyższym stopniu. Warszawa niemałe środki finansowe inwestuje w najnowszy tabor, jak również w narzędzia pozwalające na sprawne zarządzanie personelem, pojazdami i infrastrukturą.

ZTM dba o bezpieczeństwo na obszarze całej sieci komunikacyjnej w aglomeracji warszawskiej. A o tym jak ta sieć jest rozległa, najlepiej świadczą liczby. Na mocy porozumień z władzami samorządowymi gmin otaczających stolicę, ZTM organizuje transport zbiorowy na terenie 30 gmin podwarszawskich. Każdego dnia na trasy wyrusza ponad 1500 autobusów, 400 tramwajów, ponad 30 pociągów metra i 18 pociągów SKM. Codziennie z komunikacji miejskiej korzysta ok. 3 milionów osób.

Najważniejsze jest bezpieczeństwo pasażerów. Czuwa nad nim sztab ludzi. Do jego utrzymania „zaprzęgnięte" zostały również zdobycze technologii. Bezpieczeństwo w komunikacji miejskiej można podzielić na dwie kategorie. Pierwsza to bezpieczeństwo osobiste, które można zdefiniować jako brak ryzyka naruszenia nietykalności osobistej lub mienia ze strony innych uczestników transportu publicznego. Zagrożeń w tej sferze jest kilka. Są to kradzieże, rozboje, agresja i pobicia. Drugą kategorią jest bezpieczeństwo podróży, czyli brak ryzyka związanego z ruchem pojazdów i możliwych do wystąpienia zdarzeń, takich jak kolizje, wypadki, wykolejenia lub wypadnięcia z trasy. Zagrożeniem są także nagłe hamowania, zbyt szybka jazda, zły stan techniczny pojazdów lub infrastruktury. Warto dodać, że zagrożenie bezpieczeństwa – oprócz pasażerów – dotyczy także prowadzących pojazdy, kontrolerów biletów oraz mienia (infrastruktura oraz tabor).

Obszary, w których są podejmowane działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa, można wyróżnić cztery: infrastruktura i technologia, tzw. „czynnik ludzki", procedury i edukacja.

Jednym z najistotniejszych działań na rzecz bezpieczeństwa w zakresie technologii jest wprowadzony przez ZTM monitoring pojazdów. Od 2007 roku monitoring jest obowiązkowym wyposażeniem każdego nowego pojazdu komunikacji miejskiej. Kamery są coraz doskonalsze i rejestrują wszystko to, co się dzieje w środku pojazdu, jak również to, co dzieje się przynajmniej 10 metrów przed nim. Obraz jest przechowywany przez 30 dni i niejednokrotnie służy jako dowód w sprawach prowadzonych przez policję i prokuraturę. Na dzień dzisiejszy monitorowanych jest prawie 70 proc. autobusów, połowa tramwajów i pociągów metra oraz



wszystkie pociągi SKM. W związku z tym, że monitoring jest niezwykle przydatny i niesamowicie skuteczny, istnieją plany, by go udoskonalić i w przyszłości kamery połączyć ze stanowiskiem dyspozytora. To pozwoliłoby na podejmowanie interwencji jeszcze podczas zdarzenia. Sukcesywnie monitoring jest wprowadzany również na pętlach i węzłach przesiadkowych. Ponadto nowy tabor tramwajowy i kolejowy jest jednoprzestrzenny. To pozwala personelowi na błyskawiczne przemieszczanie się wewnątrz pojazdów i ułatwia ich monitorowanie. Jednocześnie normą jest, by kabiny osób kierujących były zabudowane tak, by z przedziału pasażerskiego nie było do nich dostępu.

Niebagatelny wpływ na poprawę bezpieczeństwa w komunikacji miejskiej ma również współpraca ze służbami mundurowymi. Policjanci i strażnicy miejscy m.in. patrolują autobusy nocne, co skutecznie ostudza rozpalone nieraz alkoholem zapały uczestników licznych, odbywających się w stolicy imprez i spotkań. Dzięki temu też do minimum ograniczone zostało ryzyko pobicia czy kradzieży. A skoro o kradzieży mowa, to warto wspomnieć o działalności Wydziału Wywiadowczo – Patrolowego Komendy Stołecznej Policji. To specjalna, można powiedzieć elitarna, jednostka Policji. Jedyna taka w skali całego kraju. W jej strukturach działa słynna Sekcja III, w której pracują wywiadowcy tropiący kieszonkowców. Ich praca przynosi efekty. Liczby mówią same za siebie – w pierwszych miesiącach 2014 r. liczba kradzieży w pojazdach komunikacji miejskiej spadła o 19 proc. w stosunku do analogicznego okresu roku zeszłego. Można także wspomnieć, że Warszawa ułatwia służbom mundurowym monitorowanie pojazdów zarówno wewnątrz jak i na zewnątrz. Monitorowaniu wewnątrz sprzyja prawo do bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską dla umundurowanych funkcjonariuszy straży miejskiej oraz policjantów w czasie wykonywania obowiązków służbowych. Monitorowanie pojazdów z zewnątrz stało się z kolei łatwiejsze, odkąd z szyb pojazdów usunięto reklamy.

Poziom bezpieczeństwa ma duży wpływ na wizerunek transportu – niezbędne zatem jest prowadzenie kampanii społecznych i edukacyjnych skierowanych bezpośrednio do pasażerów. Dla najmłodszych organizowane są lekcje komunikacyjne. W ramach programów „ABC Bezpieczeństwa" oraz „Warszawskiej Linii Edukacyjnej" przekazujemy wiedzę o bezpiecznym i kulturalnym zachowaniu podczas podróży komunikacją miejską. Dla dorosłych przygotowywane są z kolei liczne kampanie na rzecz bezpieczeństwa.

Jedną z nich była kampania „Przyjacielu, ustąp miejsca" uwrażliwiająca na potrzeby współpasażerów oraz informująca, jak pomagać osobom z różnymi rodzajami niepełnosprawności. Wbrew pozorom ta kampania ma ogromny związek z bezpieczeństwem. Niektórzy pasażerowie, o których prawa upominaliśmy się w ten sposób, są bardzo wrażliwi na różnego rodzaju sytuacje mające miejsce w czasie podróży, jak np. upadki w wyniku gwałtownego hamowania pojazdu.



Inną ważną kampanią było „Powiadom! Nie toleruj!", w trakcie której zachęcaliśmy pasażerów do powiadamiania policji i straży miejskiej o aktach wandalizmu i wybrykach chuligańskich. Stara-

liśmy się uzmysłowić pasażerom, że jeśli sprawcy dewastacji będą się czuli bezkarnie, koszty ich dzialania pokryje społeczeństwo, czyli również te osoby, które na widok niszczenia pojazdu czy przystanku odwrócą po prostu wzrok.

„Nie daj się zrobić w jajo!”, „Nie daj się złowić!” to z kolei działania informacyjne o metodach „pracy” kieszonkowców i przypominające o czym powinni pamiętać pasażerowie, którzy nie chcą paść ofiarą złodziei.

Kampania „Jedź bezpiecznie” zachęcała wszystkich użytkowników dróg i uczestników ruchu do wzajemnej życzliwości oraz przypominała zasady, których przestrzeganie w zakorkowanym mieście pozwala podróżować sprawniej i bezpieczniej. W kampanię zaangażował się m.in. wielokrotny rajdowy Mistrz Polski Tomasz Kuchar.

Nie można zapomnieć również o działaniach podejmowanych przez przewoźników wożących pasażerów na zlecenie ZTM. Jednym z nich jest sukcesywna wymiana taboru. Warszawscy przewoźnicy kupują nowe autobusy, tramwaje, pociągi metra oraz SKM. Nowy i nowoczesny tabor zapewnia znacznie większy poziom bezpieczeństwa podróży, jak i bezpieczeństwa osobistego pasażerów. Na poprawę bezpieczeństwa wpływa również to, że prowadzący pojazdy przechodzą cykliczne szkolenia. Programy szkolenia kierowców, motorniczych i maszynistów znacznie ograniczyły ryzyko kolizji czy wypadków, o które w gęstym warszawskim ruchu drogowym nietrudno. Dzięki szkoleniom prowadzący pojazdy radzą sobie nawet w najtrudniejszych sytuacjach.

Duże znaczenie mają również systemy łączności instalowane w pojazdach oraz wprowadzane przez przewoźników procedury bezpieczeństwa. Poprzez systemy łączności elektronicznej prowadzący pojazdy mogą błyskawicznie nawiązać łączność z dyspozytorami, którzy bezzwłocznie przekazując sprawę policji są w stanie udaremnić rozboje, powstrzymać przejawy agresji w pojazdach oraz ułatwiają w ten sposób zatrzymanie na gorącym uczynku sprawców pobić. System ten równie błyskawicznie jest w stanie sprowadzić na miejsce zdarzenia pomoc medyczną, a do czasu jej przybycia poszkodowani mogą liczyć na pomoc motorniczego czy kierowcy, którzy są przeszkoleni w zakresie udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej.

Na bieżąco prowadzone przeglądy pojazdów oraz infrastruktury do minimum ograniczają ryzyko zagrożeń bezpieczeństwa podróży. Elektroniczne ograniczniki prędkości, systematyczne szkolenia prowadzących pojazdy, programy patronów sprawiają, że podróż pojazdami komunikacji zbiorowej organizowanej przez ZTM jest o wiele bezpieczniejsza, niż podróżowanie transportem indywidualnym, czyli własnym samochodem.

Te działania przynoszą wymierne korzyści. Można powiedzieć, że poziom bezpieczeństwa warszawskiej komunikacji, na podstwie porównania liczby zdarzeń z liczbą przewiezionych pasażerów, należy uznać za wysoki. Jednak każdy incydent, do jakiego dochodzi w komunikacji miejskiej związany z zagrożeniem bezpieczeństwa zmusza ZTM i przewoźników do dalszych działań na rzecz jego poprawy.

A jak poziom bezpieczeństwa w komunikacji miejskiej oceniają pasażerowie?

Według Barometru Warszawskiego, w 2013 roku 84 proc. warszawiaków czuło się bezpiecznie w komunikacji miejskiej dziennej, 81 proc. czuło się bezpiecznie na stacjach metra, 80 proc. czuło się bezpiecznie w pociągach metra, a 79 proc. czuło się bezpiecznie na przystankach.



Po torach bezpiecznie do celu

O świętych zasadach motorniczych i tym, co sprawia, że jesteśmy bezpieczni w tramwaju opowiada **Rafał Wójcik, motorniczy Tramwajów Warszawskich** z sześcioletnim stażem oraz **redaktor bloga „Twój Motorniczy”** na Facebooku.

Czy w warszawskich tramwajach możemy czuć się bezpiecznie?

Mogę z całą pewnością stwierdzić, że zarówno ja, jak i wszyscy moi pasażerowie możemy się czuć bezpiecznie w tramwaju. Gwarantuje to konstrukcja wagonu, odpowiednie strefy kontrolowanego zgniotu, a przede wszystkim sposób prowadzenia pojazdu przez motorniczego.

Czy pasażerowie są bezpieczni, mimo że nie mają pasów bezpieczeństwa?

Najważniejszy jest zawsze czynnik ludzki. Dużo zależy od motorniczego, ale przede wszystkim od innych uczestników ruchu drogowego, np. kierowców samochodów. Bezpieczeństwo zapewnia też konstrukcja wagonu. Co roku w ramach kampanii „Bądźmy razem Bezpieczni” są przeprowadzane symulacje zderzenia tramwaju z samochodem. Można na nich zobaczyć, że zawsze tramwaj wychodzi z nich bez większego szwanku a samochód nadaje się do kasacji. Doskonale widać to w wagonach typu 120Na. Jego strefa zgniotu to absorbery pochłaniające energię podczas zderzenia. Zabezpiecza to sam pojazd przed większymi zniszczeniami. Zderzenia z samochodami osobowymi nie stanowią większego zagrożenia dla pasażerów. Istnieje prawdopodobieństwo, że pasażer w wyniku zderzenia może spaść z krzesełka lub się przewrócić, zatem grozi mu najwyżej drobny uraz.

Można się zabezpieczyć przed takimi zdarzeniami?

Każdego motorniczego obowiązują szczegółowe przepisy dotyczące jazdy za poprzedzającym tramwajem. Dotyczy to zarówno określonych prędkości, jak i odległości. Chodzi o zachowanie szczególnej ostrożności i maksymalnego skupienia podczas zbliżania się do wagonu stojącego na przystanku.

Kto to jest „Uciążliwy pasażer”?

Zobrazuję to niedawną sytuacją. Pewnego zimowego wieczoru prowadziłem tramwaj typu 120 Na Swing na linii nr 20. Wjeżdżając na przystanek „Zajezdnia Wola” zobaczyłem jak przez wygrodzenia przeskakują kibice jednej z drużyn piłkarskich. Dla bezpieczeństwa zmniejszyłem prędkość do minimum. Pozwoliłem przeskoczyć wszystkim przed tramwajem nie wiedząc co się może zdarzyć – wiadomo – śliska nawierzchnia peronu. Gdy zatrzymywałem się by otworzyć drzwi, tramwaj został obrzucony śniegiem. Kibice zaczęli tłuc pięściami w szyby. Na poprzednich przystankach do mojego tramwaju wsiadło kilka matek z dziećmi. Mając więc na względzie ich bezpieczeństwo, nie otworzyłem drzwi i odjechałem bez zatrzymania. Co ważne – na peronie byli tylko kibice. Nie było żadnego innego pasażera. Bezzwłocznie zgłosiłem operatorowi centrali ruchu, że z uwagi na bezpieczeństwo pasażerów wewnątrz tramwaju nie obsłużyłem przystanku „Zajezdnia Wola”. Operator wyraził

zgodę i podziękował. Pasażerowie w tramwaju również mi podziękowali. Niestety następny tramwaj, który zatrzymał się na tamtym przystanku miał mniej szczęścia – został zdemolowany i musiał zjechać do zajezdni.

To nie jest łatwa praca – tu trzeba myśleć i wykazywać się własną inicjatywą. Zgodnie z regulaminem przewozów, motorniczy, gdy ktoś zgłosi problem lub uciążli-wego bądź agresywnego pasażera, albo jakąkolwiek inną niebezpieczną sytuację w wagonie - może sam podjąć decyzję o sposobie reakcj. Motorniczy ma wręcz obowiązek zareagować.

Były lub bywają szkolenia w Tramwajach Warszawskich z takiego zachowania?

Od trzech lat w naszej spółce działa Program Patronów. Patroni to osoby, które są najlepszymi motorniczymi w całej Warszawie. Patron opiekuje się kilkoma lub nawet kilkunastoma motorniczymi ze swojej zajezdni. Służy radą, wiedzą i pomocą, rozwiewa wątpliwości, jak zachować się w danej sytuacji. Tramwaje są też sukcesywnie wyposażane w apteczki pierwszej pomocy przedmedycznej, a motorniczowie – szkoleni z zakresu udzielania pierwszej pomocy. Szkolenia z zakresu pierwszej pomocy są przeprowadzane również w ramach zajęć BHP.

Na czym jeszcze, prócz bezpieczeństwa pasażerów, skupia się motorniczy?

Na punktualności. Tramwaje Warszawskie od dwóch lat mają punktualność na poziomie 97 – 98 proc. Motorniczy musi mieć więc oczy dookoła głowy i dodatkowo pilnować rozkładu. Na przystanek można przyjechać maksymalnie minutę przed i trzy minuty po czasie wynikającym z rozkładu. Zdajemy sobie jednak doskonale sprawę, że naszym priorytetem jest dowiezienie pasażerów na miejsce przede wszystkim bezpiecznie. Żaden motorniczy nie pozwoli sobie więc na to, by narażać bezpieczeństwo swoje oraz pasażerów dla rozkładu jazdy. Zadowolony pasażer to pasażer dowieziony na czas, ale przede wszystkim dowieziony na miejsce bezpiecznie.

Czy motorniczowie przechodzą okresowe szkolenia z zakresu doskonalenia techniki jazdy?

U nas naturalną kontynuacją szkoleń jest program „Patron”. Każdy patron przynajmniej raz na dwa miesiące jeździ ze swoich motorniczym w celach szkoleniowych. Potem rozmawiają o ewentualnych błędach w technice jazdy i rozwiązują te problemy.



fot. Rafał Wójcik „Twój Motorniczy”



fot. Rafał Wójcik „Twój Motorniczy"

A badania lekarskie?

Co trzy lata należy wykonać badania zdrowotne, okresowe i psychotechniczne. Z wiekiem badania robi się częściej, nawet co rok. Dlatego motorniczowie dbają o zdrowie. W tej pracy powinno się mieć doskonałe zdrowie, słuch, podzielność uwagi, koncentrację, refleks, umiejętność podejmowania trafnych decyzji. Przy jakichkolwiek zdarzeniach „na mieście" trzeba błyskawicznie podjąć jedyną słuszną decyzję. Odpowiednio umieć ocenić sytuację. Dla przykładu, hamowanie awaryjne jest ogromnie niebezpieczne, ale zazwyczaj udaje się dzięki temu uniknąć kolizji. Niestety wtedy pasażerowie mogą się przewrócić. Są to dylematy, z których motorniczowie są potem rozliczani.

Bezpieczeństwo jest jednym z głównych powodów zmian?

Kto by kiedyś pomyślał, że w Tramwajach Warszawskich będą się odbywały akcje typu Warszawska Linia Edukacyjna i że – przy tej okazji kilka tysięcy najmłodszych warszawiaków nauczy się, jak należy zachować się w tramwaju, na przystanku i co to jest pierwsza pomoc. Ze względu na bezpieczeństwo i komfort następuje również wymiana taboru. Przykładowo: kiedyś w wagonach typu 105N była tzw. „zetka" – klawisz do zamykania drzwi. Pstryk i drzwi się zamykały. A jeśli kto nie zdążył schować ręki, to drzwi potrafiły ją nawet złamać. Teraz nawet najstarsze wagony są wyposażone w nowoczesny system, sygnały dźwiękowe i świetlne. Drzwi zamykają się powoli i reagują otwarciem nawet na mały opór. Prócz tego wagony wyposażane są w układy antypoślizgowe.

A jak się sprawdza tramwaj?

Każdy tramwaj przede wszystkim musi byś homologowany zgodnie z normami. Poza tym mamy kontrolę wewnętrzną. Codziennie, po zjeździe z trasy, mechanicy sprawdzają stan podwozia, poręczy i krzesełek, sprawność układu hamulcowego, układu rozruchu, pantografów. Co 1 tys., co 5 tys. i co 10 tys.kilometrów, czyli odpowiednio co 4-5 dni, co 2 tygodnie i co miesiąc, przeglądany jest cały tramwaj. Wszystko jest zapisywane w książce pojazdu. Każdy tramwaj wyjeżdżający za bramę, by wozić pasażerów, musi być w 100% sprawny, bezpieczny i sprawdzony.


fot. Rafał Wójcik „Twój Motorniczy"

Liczba kolizji na szczęście spada. Ta zmniejszona liczba wypadków to przede wszystkim świadomość ludzi – innych uczestników ruchu. Najwięcej problemów w ruchu drogowym wynika z błędów ludzi – pieszy myśli, że zdąży przejść lub przebiec, a tramwaj wyhamuje. Wśród pieszych istnieje błędne przekonanie, że skoro „dzwoni, to znaczy, że mnie widzi!" Kierowca myśli, że zdąży przejechać. Najniebezpieczniej zachowują się młodzi ludzie, nie zdający sobie sprawy z zagrożenia oraz osoby starsze, które uważają, że motorniczy ich widzi i się

w porę zatrzyma. Należy pamiętać, że tramwaj waży 40 ton! A do tego należy doliczyć jeszcze masę pasażerów. Ponad 90 proc. zdarzeń drogowych powodują kierowcy samochodów osobowych, którzy nie ustępują pierwszeństwa tramwajowi. W razie zdarzenia motorniczy po pierwsze sprawdza, czy wszystko w porządku z pasażerami i z innymi uczestnikami ruchu, potem koniecznie musi poinformować Centralę Ruchu o miejscu zdarzenia i ewentualnych rannych.

Co to za przyrząd, którym powiadamia się operatora?

To urządzenie ma każdy tramwaj. Są tam trzy kanały – fonia czyli normalna rozmowa z operatorem - przykładowo informacja o zauważonej usterce infrastruktury. Drugi kanał to awaria – informacje o stanie wagonu, gdzie tramwaj stoi i jakie czynności podjął motorniczy, by pojechać dalej. Trzeci kanał to czerwony przycisk – alarm. Zarezerwowany tylko dla wypadków zagrożenia zdrowia i życia ludzkiego.



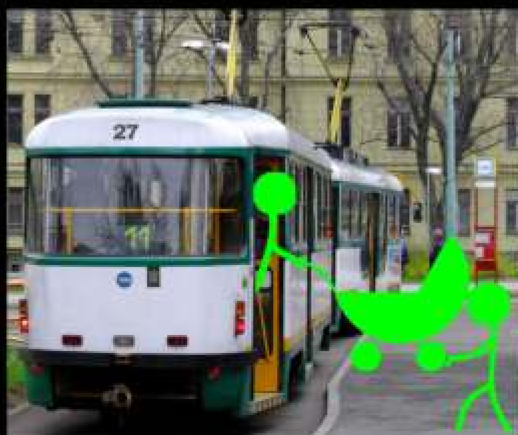
fot. Rafał Wójcik „Twój Motorniczy"

Jak wchodzimy lub wychodzimy z wózkiem dziecięcym

opr. Rafał Wójcik „Twój Motorniczy"



NIE WNOSIMY wózka dziecięcego przodem do drzwi, bo podnosząc wózek DZIECKO może WYPAŚĆ!



Chcąc wnieść wózek do tramwaju obróć się tyłem do drzwi i wejdź do wagonu SPOKOJNIE I POWOLI. Druga osoba podnosi przód wózka i wsuwa wózek do tramwaju.

Metoda ta jest najbezpieczeniejsza dla dziecka, w dodatku nie wymaga użycia dużej siły.

PROSZĘ żebyście w miarę możliwości wchodzili z wózkiem do pierwszego wagonu (drugie drzwi).

Gwarantuje to najlepszą widoczność i w razie prolemów - pomagamy!

Wasz Motorniczy :-)

Obserwują i radzą - chłopcy radarowcy

Poruszanie się pojazdem po Warszawie wymaga wielkiej wprawy nawet od najlepszych kierowców. O tym, jak sobie radzić i na co zwracać uwagę, opowiada **aspirant sztabowy Paweł Przestrzelski.**

Na początek trochę danych statystycznych za rok 2013, które obejmują sprawców zdarzeń drogowych. Kierowcy autobusów komunikacji miejskiej spowodowali 29 wypadków, w których zginęły 4 osoby, co stanowi 3 proc. wszystkich tego typu zdarzeń. Ponadto spowodowali 161 kolizji drogowych, co stanowi 1 proc. wszystkich kolizji. Motorniczowie tramwajów spowodowali 6 wypadków, co także stanowi 1 proc. W tych wypadkach nikt nie zginął. Przyczynili się do 14 kolizji, co w statystykach jest równie niewielką liczbą. Tak niski wynik procentowy pokazuje, że kierowcy warszawskich autobusów i motorniczowie nie stanowią na drodze zagrożenia tak dużego, jak sądzą niektórzy. Jednak każde zdarzenie analizuje się osobno i osobno ocenia się przyczyny oraz sprawców.

W ramach akcji pod kryptonimem "Bezpieczna komunikacja" nieoznakowane radiowozy jeżdżą za autobusami rejestrując wykroczenia popełnione przez kierowców. I zdarza się, że otrzymują oni mandaty i punkty karne. Najczęstszy ich grzech to przejazd przez skrzyżowanie na czerwonym świetle. Kierowcy autobusów oraz motorniczowie tramwajów tłumaczą się tym, że inaczej musieliby stać godzinami czekając na możliwość wjazdu na skrzyżowanie, które w tym samym czasie napełniane jest przez auta osobowe, których kierowcy nie respektują ani sygnalizacji świetlnej, ani linii wyznaczającej pasy ruchu. Tymczasem nikt nie może wjechać na skrzyżowanie, nawet przy zielonym świetle, jeśli nie ma możliwości zjazdu z tego skrzyżowania. Przejazd skrzyżowania na czerwonym świetle w korku to niby grzech nieduży, ponieważ nie ma zagrożenia – wszyscy wtedy stoją. Od razu jednak powstaje pytanie czy można naginać prawo do swoich potrzeb? Czy nie jest to złym przykładem dla innych? Jak wówczas reagować na rowerzystów, którzy nie respektują czerwonego światła tłumacząc, że przecież nie stwarzają zagrożenia, ponieważ nie było żadnego pojazdu na drodze z zielonym światłem?

Rowerzyści w ruchu drogowym to oddzielny temat. Poważnym problemem jest to, że prawo nie wymaga od nich znajomości przepisów ruchu drogowego. W Polsce tylko niepełnoletni jadący rowerem po ulicy ma obowiązek posiadać kartę rowerową lub prawo jazdy kategorii AM i znać przepisy. Od pełnoletniego kierowcy skutera lub roweru wymagany jest tylko dowód osobisty. Sprawia to poczucie uprzywilejowania. Według aspiranta sztabowego Pawła Przestrzelskiego w zasadzie każda grupa kierowców jest postrzegana przez innych użytkowników jako grupa uprzywilejowana. Widać to np. na przykładzie buspasów. Różne grupy walczą o prawo poruszania się buspasami, a ich interesy są sprzeczne ze sobą. Chcą – oprócz autobusów i taksówek – jeździć po nich również rowerzyści i motocykliści. Z tym, że taksówki zamiast jechać, dość często stoją „na awaryjnych" w oczekiwaniu na klientów. Utrudnia to oczywiście przejazd autobusom.

Czy jest jakieś lekarstwo na te bolączki, które dotykają prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej, a przez nich również pośrednio pasażerów? Policjant zaleca lekturę kodeksu drogowego przynajmniej raz do roku i więcej szacunku do pozostałych uczestników ruchu.



Trzeba mieć oczy dookoła głowy

Wszyscy myślą, że kierowca nic nie robi, bo tylko siedzi i kręci kółkiem. Tymczasem tu trzeba widzieć dosłownie wszystko – mówi **Krzysztof Konopacki**, kierowca autobusu w MZA, z czternastoletnim stażem.

Kierowca autobusu miejskiego – to spokojna praca?

Generalnie tak, choć w naszym zawodzie nie da się uniknąć zagrożeń, np. ze strony młodzieży pod wpływem alkoholu. Jeżeli my - kierowcy reagujemy na niewłaściwe zachowanie takich osób, to jesteśmy zagrożeni, ponieważ najczęściej pasażer nie stanie po naszej stronie. Choć na szczęście mi osobiście jeszcze nigdy się taka przygoda nie przytrafiła.

Jak Pan określi bezpieczeństwo w ruchu drogowym?

Pod tym względem nasza praca jest bardzo stresująca! Wszyscy myślą, że kierowca nic nie robi, bo tylko siedzi i kręci kółkiem. Tymczasem tu potrzeba, by głowa chodziła dookoła, trzeba widzieć dosłownie wszystko! Zwłaszcza, że samochód jest długi.

Samochód?

Tak też nazywamy autobusy, to przecież samochody, tylko dłuższe. I dlatego trzeba je inaczej „wypuszczać”, bo inaczej wchodzą w zakręty niż zwykłe auta. Niektórzy kierowcy samochodów osobowych tego nie wiedzą, potrafią pojawiać się znikąd i stwarzają w ten sposób zagrożenie. Różnych trudnych sytuacji codziennie jest sporo, przez ale i jesteśmy zmęczeni nie tyle fizycznie, co psychicznie. Tu cały czas umysł pracuje. Bez przerwy trzeba obserwować: czy pasażer wsiadł, czy wysiadł, czy ktoś nam nie zajeżdża drogi, czy nie wyjeżdża z podporządkowanej.

Współczesne lustra wydają się bardzo duże. Co w nich widać?

Wszystko!

A rowerzystów?

Celnie Pan trafia. W tym temacie uważam, że jeżeli ode mnie wymaga się uprawnień i znajomości przepisów, bym mógł jeździć po ulicy, to nie jestem w stanie wyobrazić sobie, żeby człowiek, który nie zna podstawowych przepisów, nie ma żadnego prawa jazdy, jeździł po ulicy rowerem. Taki człowiek stanowi zagrożenie. Rower to też pojazd. Ponadto – buduje się ścieżki rowerowe, jest ich sporo, a rowerzyści i tak jeżdżą po ulicy. Może powinno wprowadzić się mandaty za to wykroczenie? Bo po co wydajemy nasze pieniądze na budowę tych ścieżek? Przecież nie dla autobusu.

Kiedyś zwróciłem uwagę takiemu jednemu na „kolarzówce”, który jechał ulicą obok ścieżki. Odpowiedział, że ta ścieżka nie jest dobra dla jego roweru.



czemu łatwo odczytać ich zamiary. Szczególnie z naszej prespektywy, bo siedzimy wyżej. Stamtąd wszystko widać inaczej. Możemy patrzeć dalej, ponad dachami samochodów. Tu przydaje się też wyobraźnia i zmysł przewidywania. Wielu zdarzeń można dzięki temu uniknąć. Ikarusy, wycofane już z użytku, były najlepsze pod tym względem, tam siedziało się najwyżej. A to, co ludzie wyprawiają na drogach, jakby Pan pojeździł cały dzień, jak my... Książkę można by napisać.

Spotkał Pan kiedyś kieszonkowców w swoim autobusie?

Nigdy. Raz tylko z mojego autobusu „wyjęli" ich policjanci w „cywilu" – na przystanku Ordynacka. Są też inni, potencjalnie niebezpieczni pasażerowie. Na ile pozwala mi regulamin, wypraszam żebraków i grajków. Z akordeonistami już tak mam, że jak widzę ich na przystanku, to kiwam palcem, żeby do mnie nie wsiadali.

Wychodzę z założenia, że jeśli mam powierzone mienie znacznej wartości – a autobus kosztuje niemało – oraz wartość nieocenioną w postaci pasażerów, to muszę dbać o ten wóz jak o swój. Po prostu przyjemnie się jeździ w czystej kabinie.

A przedział pasażerski – kto tam sprząta?

Pytanie powinno brzmieć – kto tam brudzi? Tu zagrożenie dla pasażerów generują inni pasażerowie. Znów cofnę się wspomnieniami do poprzedniej epoki. Dawniej, jak ktoś wchodził z lodami do autobusu, pasażerowe sami podnosili głosy sprzeciwu. Dziś, jak mam przystanek obok sieciówki

Dawniej było inaczej. Jak byłem młodym chłopakiem zatrzymali mnie funkcjonariusze, a ja nie miałem karty rowerowej. Wykręcili mi wentyle z kół, bym za karę na piechotę „drałował" do domu.

A teraz? Dla przykładu weźmy Krakowskie Przedmieście. Przebudowana ulica, bardzo szerokie chodniki a jezdnia wąska. Rozumiem, że rowerzyści mają swoje przywileje ale i ich obowiązuje prawo. Ale jak to się dzieje, że wszyscy stoją i czekają w kolejce do świateł, a rowerzysta jedzie obok i „startuje" jako pierwszy. Ta ulica jest bardzo wąska, nie mam jak go ominąć, a muszę zachować metr odstępu przy wyprzedzaniu. Tam jest to niemożliwe i tak wleczemy się te 5-10 km/h za rowerzystami. Co wtedy mówią moi pasażerowie?

Wiem, że jest pomysł, by wpuścić rowerzystów na buspasy. Proszę sobie zatem wyobrazić, co się wtedy stanie. Buspas jest oddzielony od reszty jezdni linią ciągłą. Jeśli będę chciał ominąć rowerzystę, będę musiał złamać przepisy, a to kosztuje „stówę" i 5 punktów karnych. Generalnie na buspasach tolerujemy jedynie taksówki i tylko te jadące. Stojące stanowią zagrożenie.

Czy możliwe jest zachowanie kontaktu wzrokowego z innymi kierowcami?

Oczywiście. Wzrok to jedno z najważniejszych narzędzi pracy kierowcy. Rozglądamy się bez przerwy. Obserwujemy wszystkich kierowców, dzięki



z fast foodami, to mam stu-procentową pewność, że za i pod siedzeniami będą torby, papierki i butelki.

Jestem także bardzo wyczulony na trzymanie nóg na siedzeniach. Nie cierpię tego. W moim Solarisie mam kamery, które pozwalają obserwować, co się dzieje w autobusie, zwłaszcza z tyłu. Gdy na przystanku zobaczę kogoś, o którym mój siódmy zmysł powie mi, że „wsadzi" nogi na siedzenie na przeciwko, włączam kamery. I często okazuje się, że muszę interweniować.

Pasażerowie powinni brać pod uwagę, że my też jesteśmy tylko ludźmi. Tak jak oni – mamy swoje problemy, także domowe. Jak dodać do tego, że trzeba wstać o 2 rano, o 4 już wyjeżdżać „na miasto", to wówczas drobiazgi stają się poważnymi problemami czy wręcz punktami zapalnymi.

Jak wygląda sprawa przeglądów technicznych autobusów?

Codziennie wieczorem, gdy kierowca zdaje wóz, wpisuje w kartę drogową, co jest w nim nie tak – czy coś stuka, czy kapie olej. Od ręki przeprowadza się wtedy naprawy układu hamulcowego, kierowniczego i napędowego. I rzecz jasna usuwa się usterki w przedziale pasażerskim. Ponadto autobusy przechodzą przegląd techniczny na ścieżce diagnostycznej co pół roku.

Co się dzieje, gdy zepsuje się autobus?

Wówczas naciskam zielony guzik nad głową i informuję o awarii dyspozytora. Jeśli awaria pozwala na bezpieczne dla pasażerów kontynuowanie jazdy, jadę spokojnie na pętlę – tam powinien czekać na mnie wóz zastępczy. Jeśli awaria jest poważna, przepraszam pasażerów, którzy muszą poczekać na następny autobus i wzywam holownik. W tym czasie na trasę wyrusza wóz rezerwowy.

Jest Pan patronem, na czym polega ta funkcja?

Nowy, świeży kierowca, tuż po kursie w Ośrodku Szkolenia Kierowców, dostaje patrona na 7 dni. On ocenia czy „będą z niego ludzie" i wprowadza w tajniki pracy w MZA. Ktoś z doświadczeniem, kto pracował jako kierowca w innej firmie, również trafia do OSK, gdzie sprawdzane są jego umiejętności. Od tego zależy, ile dni będzie jeździł z patronem. Od pięciu lat jestem patronem, przeszkoliłem w tym czasie około 40 kierowców i tylko jednego nie dopuściłem do dalszej pracy. Po prostu się nie nadawał do tego. Generalnie pracują tu „fanatycy kierownicy", ludzie, którzy uwielbiają prowadzić, są odpowiedzialni za pasażerów i autobusy. Po prostu mają do tego zawodu „smykałkę". W zamian dostają stabilne zatrudnienie i terminowe, godziwe zarobki. Czego chcieć więcej?



Przychodzi kierowca do psychologa

Praca kierowcy autobusu miejskiego, motorniczego tramwaju jest stresująca, to nie ulega wątpliwości. O przyczynach tych problemów opowiada **Adam Tarnowski, psycholog transportu**, wykładowca Wydziału Psychologii Uniwersytetu Warszawskiego, który na co dzień bada pilotów w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej.



Stres kierowcy autobusu czy motorniczego tramwaju ma trzy źródła. Pierwsze to strefa relacji z pasażerami. Drugie źródło to sytuacje na ulicy, w ruchu drogowym. A trzecie związane jest z osobistymi emocjami kierowcy. Jeśli wszystkie te źródła są wyjątkowo silne, to również może to mieć wpływ na jego pracę.

Rolą „szofera” miejskiego autobusu, motorniczego tramwaju, maszynisty metra czy pociągu SKM jest sprawne i zgodne z rozkładem kierowanie pojazdem oraz zapewnienie pasażerom bezpiecznego przejazdu na wyznaczonej trasie. Na pozór nie powinny wystąpić tu żadne sytuacje powodujące frustrację czy zdenerwowanie. A jednak bywają sytuacje, w których wyraźnie widać negatywne emocje. Generuje je przede wszystkim środowisko drogowe. To także środowisko społeczne, w którym zachodzą relacje z innymi użytkownikami drogi. W mniejszym stopniu dotyczy ona motorniczych tramwajów, z rzadka maszynistów pociągów SKM, a maszynistów metra wcale. Po prostu nie uczestniczą oni służbowo w ruchu drogowym. Zasada ograniczonego zaufania, wpajana na kursach prawa jazdy, nie załatwia sprawy, ponieważ nie jest wystarczająca. Dla kierowcy autobusu liczy się przede wszystkim rozkład jazdy, musi być w określonych miejscach o określonym czasie. Jest to zgoła inne podejście niż wszystkich innych zawodowych kierowców, którzy walcząc z czasem po prostu się spieszą. Spora część zdarzeń drogowych spowodowana jest właśnie przez pośpiech. Osobne zagadnienie, to umiejętność prowadzenia pojazdu o tak dużych gabarytach. Nie będzie przesady w twierdzeniu, że autobusy miejskie to największe pojazdy na warszawskich ulicach. Jednocześnie kierowca takiego kolosa ma dokładnie tyle samo praw, co kierowca auta osobowego lub rowerzysta. Wyjątkami są wydzielone buspasy, po których mogą się poruszać jedynie autobusy i taksówki.



Ale osobne pasy dla autobusów, osobne tory dla tramwajów i osobne pasy dla rowerzystów pokazują, że taki transport jest uprzywilejowany. Kierowca jadący wolnym buspasem, mijając korek, czuje się bardzo ważnym trybem całego systemu transportu. Czuje się ważniejszy, niż cała rzesza innych kierowców, często nawet w luksusowych i bardzo drogich autach.

Relacje wewnątrz autobusu – tu wiele zależy od indywidualnych cech kierowców i motorniczych, a bardzo wiele od szkoleń z obsługi klienta, które przechodzą w swoich firmach. Należy bowiem pamiętać, że nasze społeczeństwo stało się dosyć roszczeniowe. Takie podejście generuje konsumpcyjny styl życia. Charakteryzuje się np. żądaniem wolnego miejsca siedzącego bez względu na to, czy obok stoi staruszek lub kobieta w ciąży. Wszak wszyscy troje tyle samo zapłacili za bilet i należy się im taka sama obsługa.



Kierowca bezpieczny

Kierowca MZA nie musi zachowywać się jak Superman. Ma do dyspozycji niezawodny system łączności, po jego uruchomieniu przestaje być sam, ma wsparcie – mówi **Marek Budzyński, kierownik Działu Zarządzania Przewozami MZA.**

Kierowca autobusu miejskiego – jaki to zawód?

Bezpieczny! I to dużo bardziej niż kiedyś. Oczywiście jeśli się zachowuje rozsądnie. W większości zdarzeń niebezpiecznych dla kierowcy, do których dochodzi, np. pobić, to są przypadki, kiedy kierowca wychodzi z kabiny żeby interweniować. A powinien pamiętać o tym, że przede wszystkim ma powiadomić nadzór ruchu. Nie musi zachowywać się jak Superman. Zwłaszcza, że nikt od niego tego nie wymaga i nikt nie wymaga od MZA zatrudniania herosów. Pasażerowie też nie mogą wymagać od kierowcy, że będzie interweniował narażając zdrowie. Jego interwencja to przede wszystkim naciśnięcie czerwonego guzika. To powoduje, że dyspozytor ruchu natychmiast nawiązuje łączność z autobusem. Włącza się nasłuch kabiny kierowcy a GPS pokazuje miejsce postoju autobusu z dokładnością do metra. I można od razu wysłać tam patrol straży miejskiej lub policji. Ten system łączności funkcjonuje od roku 2007, to 2 guziki nad głową kierowcy: zielony i czerwony. Jeśli naciśnie zielony, czeka, by centrala do niego oddzwoniła. Zielonym guzikiem sygnalizuje, że ma jakiś problem, przeważnie techniczny i chce o tym porozmawiać. Przy włączeniu guzika czerwonego – autobus pokazuje się w centrum mapy na ekranie w centrali gdzie jego symbol świeci się na czerwono i włącza się podsłuch kabiny, Dyspozytor w tym momencie staje się zwierzchnikiem kierowcy i decyduje, czy ten ma się zatrzymać i czekać na policję lub karetkę, czy jechać dalej.

Ile takich zdarzeń miało miejsce w zeszłym roku?

W 2013 zaatakowano 13 kierowców. W 2012 aż 26. Czyli średnio raz w miesiącu ktoś zaczepia kierowcę. Dla porównania – dziennie „wypuszczamy" do ruchu 1300 autobusów. Jeśli jednak kierowca po prostu jedzie, jest kulturalny, nie ma chęci wykazywania się tężyzną fizyczną – jest bezpieczny. Zarówno on sam jak i jego pasażerowie. Ma też do dyspozycji niezawodny system łączności. A po jego uruchomieniu przestaje być sam, ma wsparcie.

Czy zdarzyły się ataki na kobiety kierujące autobusami?

Statystyki nie rozróżniają w tym wypadku kobiet od mężczyzn, ale nie przypominam sobie, by jakiś podpity, agresywny pasażer poszturchiwał kobietę kierowcę. Obecność kobiety uspokaja – agresywnemu ręce od razu się cofają. Kobieta łatwiej też powstrzyma się od okazywania złości innym uczestnikom ruchu.

Jakie są najczęstsze przyczyny awantur?

Na skrzyżowaniach występują kłótnie o piewszeństwo przejazdu czy zajeżdżanie drogi. Druga przyczyna to awanturujący się, uciążliwi pasażerowie. Trzeci powód to osoby pod wpływem alkoholu lub środków odurzających, które nie chcą wyjść z pojazdu na ostatnim przystanku przed zjazdem do zajezdni.

Czy pasażerowie w autobusach są bezpieczni?

Oczywiście. Pomijając kieszonkowców, bo ten problem wciąż istnieje sądząc po ilości próśb policji o zdjęcia z monitoringu na potrzeby dowodowe w sprawach. Jeżeli zaś chodzi o ochronę zdrowia i życia przed wybrykami chuligańskimi, to wydaje mi się, że pasażerowie są bezpieczni, o ile oczywiście poinformują kierowcę o tym, że coś się dzieje. Kierowcy zaś, oprócz wspomnianego wcześniej czerwonego guzika, mają do dyspozycji również inne środki jak np. dodatkowy sposób sygnalizowania, że coś się dzieje w autobusie. Stojący autobus z włączonymi światłami awaryjnymi alarmuje każdy przejeżdżający w pobliżu radiowóz. Ponadto kierowca ma możliwość, co zdarza się na szczęście już bardzo rzadko, by nawet zjechać z trasy i podjechać pod najbliższy komisariat lub szpital. Nie zdarzają się już na szczęście sytuacje, że np kierowcy ktoś przystawia nóż do szyi. W tej chwili najwięcej agresji jest w sytuacjach między uczestnikami ruchu kiedy trzeba sobie wyjaśnić, kto miał pierwszeństwo. Od 2008 roku w specyfikacji dla producentów pojazdów jest wymóg, że kierowca musi mieć wydzieloną kabinę, z oddzielnym wejściem, by nie było możliwości, żeby ktoś się do niego dostał lub wyrwał drzwi.

Jak wygląda bezpieczeństwo autobusu w ruchu drogowym.

Odnotowujemy coraz mniej kolizji i wypadków, do których zaliczamy też przewrócenia w autobusie z powodu nagłego hamowania. Ruch uliczny jest coraz bardziej skomplikowany, dlatego montujemy coraz to nowe urządzenia w autobusach poprawiające bezpieczeństwo, m.in coraz skuteczniejsze hamulce. Zmniejszenie liczby wypadków to dla nas działanie priorytetowe. Świadczy o tym również informacji, jakie przekazujemy do ZTM z wnioskami o podjęcie działań eliminujących pewne niedoskonałości w oznakowaniu ulic i przystanków, w geometrii skrzyżowań, w formie zatok przystankowych, w pochylonych drzewach, w znakach drogowych poziomych i pionowych, które są źle ustawione lub być powinny, a nie ma ich wcale. Kierowca ma też obowiązek, by umieć jeździć w każdych warunkach. A my to na bieżąco weryfikujemy. Sprawdzamy ich technikę jazdy, reagowanie na zmiany w przepisach, kontakt z pasażerem, kulturę osobistą. Poza bezpieczeństwem, spokojna jazda kierowcy się także po prostu opłaca. Dlatego szkolimy kierowców z ekonomicznej jazdy, co przekłada się na większe bezpieczeństwo i komfort pasażerów.

Co sądzi Pan o pomyśle udostępnienia buspasów rowerzystom i motocyklistom?

Jestem zdecydowanie przeciw. O ile motocykliści nie spowalniają ruchu, to rowerzyści niestety tak. Ponadto z naszych obserwacji wynika, że rowerzyści nie mają szacunku do przepisów i innych uczestników ruchu. Motocykliści natomiast powodują gwałtowne hamowania niebezpieczne dla pasażerów. Jeśli wpuścilibyśmy rowery na buspasy, autobus będzie mógł jechać 5 km/h za rowerem lub zmuszony będzie łamać przepisy przy obowiązku wyprzedzania rowerzysty z metrowym odstępem. Inne sprawy związane z buspasami to zaparkowane auta wystające na buspas czy auta na światłach awaryjnych stojące na buspasie. Skandalem są też samochody zaparkowane w zatokach lub chodnikach przy nich. Mamy nadzieję, że inżynier ruchu wystawi znaki zakazujące ruchu rowerowego na ulicach tam, gdzie są ścieżki rowerowe.



Rowerem bezpiecznie przez miasto – TAK!



Warszawa pokochała rowery. Coraz więcej warszawiaków podróżuje po mieście w ten sposób. Jednak współistnienie wielu różnych środków transportu w jednym organizmie miejskim wymaga znajomości i przestrzegania zasad. Są one kluczem do bezpieczeństwa.

Ruch rowerowy zajmuje bardzo wiele miejsca i jest traktowany priorytetowo w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do roku 2015 i na lata kolejne. Powody są proste – rower jest najtańszym i najbardziej ekologicznym środkiem transportu w mieście. W przypadku zakorkowanych dróg jest również najszybszy.

W związku z tym, zgodnie z zapisami Strategii, budowana jest infrastruktura dla rowerów tam, gdzie powstają nowe ulice a także tam, gdzie już istniejące są przebudowywane. Oprócz dróg dla rowerów wytyczane są też pasy rowerowe na jezdni. Pociągi SKM i KM mają specjalne miejsca, gdzie podróżny może postawić lub powiesić rower – to skrajne przedziały w pociągu. W autobusach i tramwajach przestrzeń bagażowa pozwala swobodnie ustawić nawet duży rower. Rower można przewozić również metrem. A samo przewożenie rowerów komunikacją miejską jest bezpłatne. Można zatem zadać sobie pytanie – czy istnieje jakiekolwiek niebezpieczeństwo w miejskim transporcie rowerowym? Otóż istnieje, a wynika z zagrożeń, które występują w ruchu drogowym. Zasady poruszania się po drogach ustalały się latami. Skodyfikowano je po raz pierwszy na ziemiach polskich w 1826 r. Pierwszy polski kodeks drogowy Sejm uchwalił jednak ustawą dopiero w 1921 roku. Ustawa Prawo o ruchu drogowym zmieniała się wraz z mijającymi epokami, natężeniem ruchu, zmianami technicznymi pojazdów i infrastruktury. W dniu dzisiejszym uwzględnia już niemal wszystkie aspekty i problemy i jest podobna do kodeksów w innych państwach europejskich. Rowerzysta jest więc kierowcą i uczestnikiem ruchu, powinien więc znać przepisy i je stosować. Mimo że ustawa wymaga tylko od niektórych odpowiedniego dokumentu potwierdzającego znajomość zasad i przepisów, według których można rowerem uczestniczyć w ruchu drogowym. Każdy pełnoletni ma prawo jeździć rowerem po drogach rowerowych, a jeśli ich nie ma, to po drogach publicznych. Każdy z nas odpowiada za swoje bezpieczeństwo. Jeśli jedziemy, uczestniczymy w ruchu drogowym, ponosimy odpowiedzialność za przewinienia i przestępstwa drogowe, które popełnimy z niewiedzy i nieznajomości kodeksu drogowego. Dlatego niezbędne jest wprowadzenie swego rodzaju mody na znajomość przepisów. Znajomość kodeksu drogowego powinno być „trendy", ponieważ rowerzyści znający i honorujący przepisy przestają być postrzegani jako uprzywilejowani na drodze.



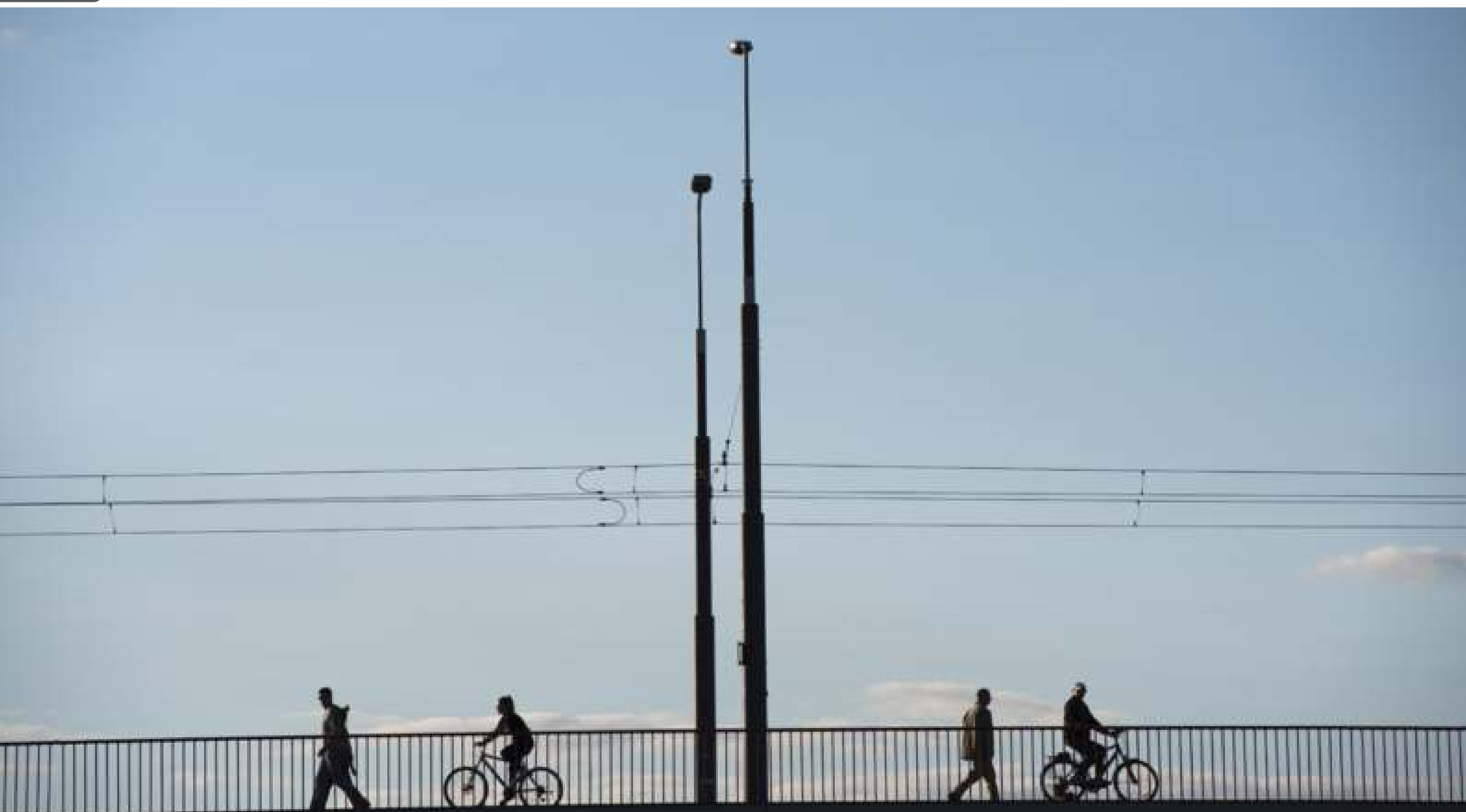
ZTM, prócz inwestycji w infrastrukturę, krzewiąc modę na rowery, wprowadza też modę na znajomość przepisów. Przykładem są różne wydawnictwa. To m.in. materiały dla dzieci, czyli książeczka„ Bezpieczna podróż z Vito po Warszawie",

zawierająca kolorowanki, zadania, zgadywanki i grę. Gadżety, które przez zabawę edukują są rozdawane na piknikach rodzinnych i festynach, których współorganizatorem jest ZTM. Po czerwcowym otwarciu Nowego Miasta dla rowerzystów, ulotki z zasadami poruszania się tym środkiem komunikacji rozdawały patrole Straży Miejskiej. Powstał również cykl filmów „Rowerem po Warszawie. Zasady poruszania się rowerem po mieście". W jasny i precyzyjny sposób instruuje on rowerowych nowicjuszy i zaawansowanych użytkowników jednośladów, jak bezpiecznie korzystać z roweru i rowerowej infrastruktury.

Przyłączając się do trendu przypominamy tę garść zasad, których poznanie jest niezbędne, by bezpiecznie podróżować rowerem przez Warszawę. Na początek należy obejrzeć i ewentualnie przygotować rower do jazdy. Według przepisów jednoślad koniecznie musi być wyposażony w białe lub żółte selektywne światło z przodu. Selektywne to znaczy inne niż żółte emitowane przez kierunkowskazy lub sygnalizatory na skrzyżowaniach. Z tyłu musi być jedno czerwone światło odblaskowe w kształcie innym niż trójkąt (trójkąt oznacza bowiem przyczepę) oraz czerwone światło świecące. Może ono migać. Ponadto rower musi posiadać sprawny hamulec działający przynajmniej na jedno koło i sygnał o nieprzeraźliwym dźwięku. Reszta, czyli sprawne ogumienie, wygodne i wyregulowane siodło i kierownica to kwestia wygody i ergonomii.

Wyruszamy. Jeśli jest droga dla rowerów – trzymaj się jej. Jeśli nie ma drogi specjalnie dla rowerów, można jechać brzegiem jezdni, gdzie jest wyznaczony pas dla rowerów. Jeśli go nie ma, dopiero wtedy wolno jechać po jezdni. To przedostatnie miejsce, po którym można jechać. Po chodniku, gdzie pierwszeństwo ma zawsze pieszy i bezwzględnie należy mu ustępować, można jechać dopiero, gdy szerokość chodnika wynosi co najmniej 2 metry, a na drodze dozwolony jest ruch z prędkością większą niż 50 km/h i rzecz jasna brakuje wydzielonego pasa dla rowerów. Pozostałe powody to niesprzyjające warunki pogodowe, takie jak śnieg, silny wiatr, ulewa, gołoledź, gęsta mgła lub jadący pod naszą opieką rowerzysta w wieku poniżej 10 lat.

Po przejściu dla pieszych nie przejeżdżaj rowerem, bo stwarzasz zagrożenie i grozi za to mandat. Masz prawo ale i obowiązek korzystać z drogi dla rowerów. Poruszamy się po niej możliwie najbliżej prawej krawędzi, by bezpiecznie mijać się z tymi jadącymi z naprzeciwka oraz przepuszczać tych szybszych. Sygnalizuj manewry, mimo że to tylko droga dla rowerów, by inni wiedzieli, jaki manewr zamierzasz wykonać. Dzięki temu unikniesz przykrej w skutkach kolizji. Przed wykonaniem skrętu w którąkolwiek stronę – rozejrzyj się, czy komuś nie zajeżdżasz drogi. Zachowaj czujność i wyrozumiałość, jeśli zobaczysz pieszego na drodze rowerowej, zwłaszcza, jeśli jest to dziecko. Na przejściach dla pieszych wytyczonych przez drogę rowerową pierwszeństwo ma pieszy



– pamiętaj o tym! Zwracaj uwagę na znaki! Na drodze przeznaczonej jednocześnie dla pieszych i rowerzystów obowiązuje ustępowanie miejsca pieszym. Przez ulicę można przejechac tylko przejazdem dla rowerów, kierowca widzi wówczas znak informujący go, że tędy jeżdżą rowery. Ale upewnij się, że kierowca cię widzi. Gdy będziesz miał pewność, wówczas jedź śmiało!

Przy zwykłej "zebrze" kierowcy samochodów będą przygotowani, na pieszych, a nie na rowerzystów. Dlatego tam rower należy przeprowadzić. Unikniesz wówczas uderzenia bocznego – najczęstszej formy kolizji rowerzysty z samochodem. Jeśli jedziesz ulicą, zatrzymaj się na czerwonym świetle, jak kierowcy samochodów. Mimo że nic nie jedzie, ani nikt nie przechodzi – unikniesz dość drogiego mandatu (300-500 zł). Za przejechanie rowerem przez przejście dla pieszych można dostać mandat w wysokości 50 zł.

Podsumowując – najważniejsze zasady to: ulicą możemy jechać dopiero wtedy, gdy:

- nie ma obok drogi dla rowerów,
- nie ma pasa dla rowerów,
- nie ma znaku zakazu wjazdu rowerów B-9

Po ulicy jedziemy w sposób zdecydowany i przewidywalny. I koniecznie używamy rąk do sygnalizowania manewrów. I pamiętaj, by robić to w miarę wcześnie. I zawsze się oglądaj!

Jedziemy prawą stroną jezdni, ale omijamy dziury i studzienki – jak każdy.

Na skrzyżowaniu, gdy z naszego pasa można pojechać w więcej niż jednym kierunku, można jechać jego środkiem. Skręcając w lewo na jezdni dwukierunkowej zjedź do osi jezdni. Na ulicy jednokierunkowej zjedź do jej lewej krawędzi. Na skrzyżowaniu zachowaj szczególną ostrożność. Gdy wyjeżdżasz z drogi podporządkowanej, przepuść wszystkie nadjeżdżające pojazdy. Dotyczy to np. sytuacji, gdy wjeżdżasz na jezdnię z drogi dla rowerów, z pobocza lub z pasa dla rowerów. Wtedy włączasz się do ruchu. Zawsze przepuszczaj pieszych, staraj się zachowywać kontakt wzrokowy z innymi uczestnikami ruchu. To da pewność, że jesteś widoczny.

Jazda rowerem po mieście wymaga wiele uwagi i wyobraźni. Jednak zachowanie kilku prostych zasad pomoże cieszyć się z tych podróży oraz uchroni od kłopotów i nieprzyjemności.

Ostrożny podróżny

Bezpieczeństwo pasażerów korzystających z transportu publicznego zależy także od nich samych. Podróżujemy anonimowo i nie wiemy, kim jest siedząca obok pani lub czym na co dzień zajmuje się dobrze ubrany życzliwy starszy pan. Rzeczywistość może być zaskakująca!

„Warszawa da się lubić, tutaj szczęście można znaleźć, tutaj portfel można zgubić." Wesoło parafrazując tekst dawnego szlagieru o naszej stolicy chcielibyśmy zwrócić Państwa uwagę na odwieczny problem na jaki możemy natrafić także w czasie podróży transportem publicznym, a mianowicie na „doliniarzy", czyli kieszonkowców. W tym miejscu należy zaznaczyć, , że nie będziemy posługiwać się wyrażeniami ze słownika złodziejskiego, używanymi także przez policjantów. Mimo, że słowa te w sposób skojarzeniowy obrazują metody kradzieży, charakteryzują złodziei i ofiary, pominiemy je. Powód jest prosty – są to słowa i wyrażenia charakteryzujące środowiska kryminalne, tak zwana „grypsera", której propagować nie należy. Jedynym wyjątkiem jest słowo „doliniarz", ponieważ występuje w gwarze warszawskiej, jest używane w literaturze i mimo doskonałych wyników policyjnej Sekcji III Wydziału Wywiadowczo – Patrolowego Komendy Stołecznej Policji, zwalczającej przestępczość kieszonkową, niestety nie zanosi się, by szybko miało wyjść z użycia. A skąd w ogóle wzięło się określenie „doliniarz" określające kieszonkowców? Dla złodzieja nasze kieszenie są niczym doliny pełne skarbów. Prócz kieszeni celem złodzieja są portfele, telefony, smartfony i inne cenne przedmioty w damskich torebkach, torbach podróżnych, torbach na laptopy, wewnętrznych kieszeniach płaszczy i marynarek. Cechą charakterystyczną jest sposób dokonywania przestępstwa – złodziejowi zależy za wszelką cenę, by okradany nie zorientował się, że jest ofiarą. Dlatego walka z tym zjawiskiem jest trudna i wymagająca.

Po czym poznać złodzieja? Trudna sprawa. Złodziej ubrany jest w sposób nie rzucający się w oczy. Trudno go zidentyfikować. W złodziejskim ubiorze dominują więc kolory: szary, ciemny zielony i granatowy. Barwy jaskrawe i charakterystyczne, rzucające się w oczy elementy stroju są w tym fachu dyskwalifikujące. Złodzieja nie rozpoznamy również po zachowaniu. Prócz zdolności manualnych, do perfekcji mają opanowane elementy psychologiczne, pozwalające podejść blisko ofiary i odwrócić jej uwagę. Potrafią doskonale obserwować i wyciągać wnioski. „Doliniarze" uwielbiają zatłoczone miejsca, duże skupiska ludzi. Klasyczny przykład to miły, dobrze ubrany starszy pan, który grzecznie pyta w sklepie o możliwość rozmienienia banknotu o większym nominale. Jeśli mu rozmienimy, to on będzie wiedział, gdzie chowamy portfel i ile jest w nim pieniędzy. Inny złodziej na pobliskim przystanku będzie próbował wsiąść do autobusu właśnie razem z nami. Co ciekawe, mimo że przed chwilą na autobus czekało raptem kilka osób, to w chwili, gdy otworzą się drzwi, zrobi się mały tłok. Ktoś wsiadając może przesadnie uprzejmie starać się pomóc nam wejść do pojazdu. Złodziej w ręku może trzymać gazetę, siatkę, bluzę lub płaszcz. Przedmiot ten w momencie kradzieży posłuży jako parawan. Inna znana metoda również opiera się na znajomości psychologii. W zatłoczonym tramwaju złodziej przepycha się na drugi koniec pojazdu. Przechodząc obok nas uprzejmie powie „przepraszam", ale my z niesmakiem odwrócimy głowę. Nikt przecież nie lubi nieświeżego oddechu lub zbyt intensywnego odoru czosnku lub cebuli. Może też poprosić o skasowanie biletu. Wystarczą 2-3 sekundy, w tym momencie nasz portfel zmieni właściciela i nie będzie miało znaczenia, skąd został „podwędzony" – z tylnej kieszeni spodni czy z wewnętrznej w marynarce. Damskie torebki, nawet zamknięte, nie są przeszkodą. Do dziś doliniarze posługują się zapomnianymi w innych dziedzinach życia żyletkami. A nam do głowy nie przyjdzie, że tych kilka ostatnio napotkanych bardzo różnych osób to jedna szajka. Jej członkowie udają, że się nie znają, w rzeczywistości jednak są w stanie dosyć sprawnie porozumiewać się umówionymi gestami, które dla zwykłego człowieka pozostają niezauważone.

Policjanci twierdzą, że jeżeli ktoś został już wytypowany przez złodzieja lub szajkę na ofiarę, to nie ma siły by nie zostać okradzionym. Zazwyczaj los ten spotyka osoby, które nie pilnują swoich rzeczy, są naiwne i wręcz nonszalancko obnoszą się z pieniędzmi. Telefony i smartfony giną tym, którzy bez

przerwy trzymają je w rękach. W pojazdach komunikacji miejskiej złodziej będzie atakował te osoby, które np. wyjmą bilet z portfela, a następnie wsadzą go płytko do torebki lub tylnej kieszeni spodni. Zachowania złodziei są w miarę proste, ale trudno odróżnić je od przypadkowych zachowań zwykłych ludzi. Złodziej, który nie ma przy sobie żadnego kradzionego przedmiotu (czyli dowodu przestępstwa), jest przecież zwykłym pasażerem!

Właśnie dlatego policjanci z sekcji zwalczającej doliniarskie rzemiosło celowo dopuszczają do kradzieży! Z pozoru wydaje się to niemożliwe, bo przecież powinniśmy być chronieni przed przestępstwami. Niemniej specyfika tej kradzieży i procedury prawno-sądowe wymagają, by złodziej był schwytany na gorącym uczynku. Z resztą ofiara o fakcie kradzieży dowiaduje się z wielkim zdziwieniem od policjantów, którzy wcześniej aresztują kogoś w pobliżu, a potem proszą ofiarę o dokumenty i zeznania na komisariacie. Skradziony przedmiot jeszcze tego samego dnia wraca do właściciela. Skutek dla złodzieja jest wiadomy – wyrok. Dla ofiary nauka na przyszłość. Policjanci uważają, że raz okradziona osoba już nigdy nie przeżyje podobnego koszmaru, ponieważ już zawsze będzie stosować podstawowe środki ostrożności.

A jak się ustrzec przed złodziejami? Jest kilka podstawowych odwiecznych zasad. Stosując je powinniśmy być bezpieczni. Przede wszystkim portfel z gotówką powinien być schowany głęboko do torby. Zamkniętą torbę lub plecak koniecznie trzymajmy z przodu, przed sobą. Jeśli musimy mieć ze sobą większą ilość pieniędzy, podzielmy je na mniejsze kwoty i pochowajmy w różnych miejscach torby lub plecaka. Unikajmy też tłoku w wejściu – warto podejść do innych drzwi pojazdu, gdzie jest wyraźnie mniej ludzi. Telefon lub smartfon powinien spokojnie leżeć w kieszeni. Nigdy nie nośmy go w ręku. Podobnie jak portfela. Po skończonej rozmowie telefon powinien „powędrować” do kieszeni. Pamiętajmy też, że tylne kieszenie w spodniach są jedynie ozdobą. Nie można w nich trzymać niczego cennego. W pojazdach komunikacji miejskiej miejmy się na baczności nawet mimo zmęczenia po pracy czy perspektywy ciężkiego wieczoru w domu. Chwile relaksu zostawmy sobie na później. Złodzieje widząc skoncentrowanego i uważnego pasażera nie będą tracili na niego czasu. Ich celem jest jak najwięcej łatwych łupów.

Wnętrza pojazdów komunikacji miejskiej są pod czujnymi oczyma kamer. Obraz z nich jest zapisywany na dyskach i przechowywany. W razie zdarzenia taki obraz jest niezbitym dowodem winy. Najczęściej jednak, gdy ofiara nie jest pewna, gdzie skradziono jej portfel lub telefon, policjanci prowadzący dochodzenie sprawdzają obraz z kamer. Dlatego też złodzieje od pewnego czasu unikają niezatłoczonych środków komunikacji miejskiej. Niemniej w godzinach szczytu należy bardzo uważać. Zdarzają się także takie sytuacje, jak na początku marca bieżącego roku, gdy późnym wieczorem, po godzinie 23, dobrze znany policjantom „doliniarz” z wieloletnią praktyką dał się schwytać wywiadowcom na gorącym uczynku w prawie pustym tramwaju. Z resztą statystki mówią same za siebie – styczeń i luty 2014 to 210 zgłoszonych kradzieży, w tym 19 sprawców złapanych na miejscu przestępstwa. Rok wcześniej, w pierwszych dwóch miesiącach zanotowano 259 kradzieży. Spadek o 19 proc., czyli prawie o 1/5, to wynik bardzo dobry.

Owe 210 kradzieży rozkłada się następująco:

- **142 w autobusach**
- **54 w tramwajach**
- **14 w metrze.**

Co ciekawe, w autobusach linii 175, cieszącej się niegdyś ponurą sławą, którą – w powszechnym mniemaniu – jeżdżą sami kieszonkowcy i turyści, zgłoszono w tym roku tylko dwie kradzieże.

Na zakończenie proponujemy zabawę – ćwiczenie na spostrzegawczość. Po wejściu do pojazdu i zajęciu miejsca należy przez kilka sekund spoglądać na najbliższego pasażera a potem odwrócić wzrok tak, by go nie widzieć i spróbować go opisać. Z kolorem spodni i kurtki pójdzie łatwo, trochę trudności spowoduje określenie wzrostu. A kto z Państwa zapamiętał kolor oczu, włosów i znaki szczególne na twarzy?

Za informacje i rady dziękujemy policjantom z Wydziału Wywiadowczo-Patrolowego Komendy Stołecznej Policji.



ABC Bezpieczeństwa,
czyli czym skorupka za młodu nasiąknie...







Bezpieczeństwo pasażerów to dla Zarządu Transportu Miejskiego sprawa priorytetowa i w związku z tym ZTM we współpracy z MZA zorganizował kampanię ABC Bezpieczeństwa, skierowaną do uczniów klas pierwszych szkół podstawowych. Celem akcji jest edukacja komunikacyjna tych dzieci, które zaczynają samodzielnie podróżować w obrębie swojej dzielnicy. Pierwszoklasista, w założeniu, rozpoczynając kolejny etap edukacji dostaje narzędzia takie jak np. legitymacja szkolna uprawniająca do zniżek, bilety, które musi kupić i następnie kasować. Dla dorosłego jest to oczywistość, ale dzieci muszą się nauczyć jak korzystać z komunikacji miejskiej, utrwalać zasady bezpiecznego poruszania się po drogach i bezpiecznego podróżowania środkami komunikacji miejskiej oraz kulturalnego zachowania się na przystankach i w pojazdach. Kampania ABC Bezpieczeństwa jest wynikiem stażu pracowników ZTM w firmie BVG w Berlinie w roku 2009 organizowanym w ramach programów unijnych. Podobne kampanie od lat funkcjonują w Berlinie, toteż postanowiono przeszczepić je na nasz, polski grunt. Zajęcia pilotażowe, czyli lekcja dla najmłodszych zorganizowana została w 2009 roku w czasie Dni Transportu Publicznego. Jej sukces zaowocował tym, że już w roku kolejnym wystartował program napisany w porozumieniu z Biurem Edukacji Urzędu Miasta. Składa się on z dwóch etapów: pierwszy to scenariusz lekcji do przeprowadzenia w klasie. Nauczyciel ma za zadanie przygotować dzieci do zajęć w autobusie. Drugi scenariusz, opracowany przez metodyka, to zajęcia w autobusie czyli pogadanki, odgrywane wspólnie z instruktorem scenki rodzajowe ilustrujące możliwe sytuacje, które mogą się wydarzyć podczas korzystania z komunikacji miejskiej. Dzieci poprzez gry i zabawy edukacyjne ćwiczą najlepsze i optymalne zachowania i reakcje. Wszystko odbywa się na prawdziwym przystanku na pętli autobusowej, ponieważ bezpieczeństwo to też wsiadanie i wysiadanie z autobusu i wiedza, jak zachowywać się w obrębie ulicy i na przystanku.

Jako pierwszą dzielnicę wybrano Pragę Północ, ponieważ według badań środowiskowych, właśnie tam największy odsetek dzieci stosunkowo wcześnie się usamodzielnia i porusza w obrębie dzielnicy, a nawet miasta. Kolejną dzielnicą, w której przeprowadzono kampanię, była Białołęka, której burmistrz chętnie przystał na propozycję. Całkowicie odmienna od Pragi Północ Białołęka jest rozległa. Prócz blokowej zabudowy Tarchomina, na wschodnich terenach dzielnicy funkcjonuje obszar zwany Zieloną Białołęką. Tę dzielnicę charakteryzują duże odległości, ulice bez chodników i poboczy. Jako trzeci, do programu dołączył Wawer (lata 2012/2013). Jego zabudowa to głównie domy jednorodzinne. Szkoły są rozrzucone, a większość dzieci jest do nich dowożona samochodami przez rodziców. Sprawy nie ułatwia słabo rozwinięta infrastruktura i o wiele większe odległości niż na Pradze Północ. W kampanii wzięły udział wszystkie szkoły publiczne w wymienionych dzielnicach, które otrzymały dodatkowo materiały do przeprowadzenia kolejnych takich zajęć we własnym zakresie.

Podobną kampanię społeczną skierowaną do uczniów szkół podstawowych realizują Tramwaje Warszawskie. W roku 2013 wystartowała już V edycja Warszawskiej Linii Edukacyjnej. Przez 30 kolejnych piątków, od 4 października 2013 do 13 czerwca 2014 roku, po Warszawie jeździć będzie tramwaj, w którym ratownicy będą uczyć udzielania pierwszej pomocy, a instruktorzy pokazywać i przypominać zasady bezpiecznej podróży tramwajem. Razem będzie to ponad 120 godzin aktywnej edukacji dla ponad 1800 uczniów. Warszawska Linia Edukacyjna cieszy się ogromnym zainteresowaniem szkół. Lista zgłoszeń zapełniła się, jak co roku, w ciągu jednego dnia. W czterech poprzednich edycjach w ponad 400 lekcjach wzięło udział ok. 5 000 młodych warszawiaków, którzy uczyli się zasad bezpiecznego podróżowania komunikacją miejską.

Henryk K., Andrzej C. i Romuald B. – nie dajmy im się zrobić w jajo

Jedną z ofiar Henryka K. – specjalizującego się w okradaniu damskich torebek – była turystka, której ukradł telefon komórkowy. Andrzej C. w tramwaju popularnej linii 25 wyjął kobiecie portfel z torebki przewieszonej przez ramię. Romuald B. i Przemysław R. okazali się amatorami plecaków śpiących współpasażerów. Zarząd Transportu Miejskiego – wspólnie z Komendą Stołeczną Policji – 10 kwietnia br. rozpocznie kampanię edukacyjną „Nie daj się zrobić w jajo".

Jak utrudnić kieszonkowcom „pracę"?

„Nie daj się zrobić w jajo" – wielkanocna odsłona cyklicznej kampanii „Nie daj się złowić" – rozpocznie się 10 kwietnia i potrwa do Niedzieli Wielkanocnej. Głównym celem kampanii jest **zwrócenie uwagi pasażerów na większą aktywność kieszonkowców w przedświątecznym okresie**.

Zarząd Transportu Miejskiego, we współpracy z Wydziałem Wywiadowczo-Patrolowym Komendy Stołecznej Policji, przygotował kilka rad, które zdecydowanie utrudnią kieszonkowcom „pracę":

- **Noś przy sobie tylko niezbędną gotówkę**
- **Nie pokazuj zawartości portfela**
- **Nie noś portfela w zewnętrznych kieszeniach ubrania lub w tylnej kieszeni spodni**
- **Torebkę trzymaj zamkniętą przed sobą.**

Plakaty ostrzegające pasażerów przed kieszonkowcami zostaną umieszczone na stacjach metra i w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM. Jednocześnie w pojazdach komunikacji miejskiej będą emitowane spoty przypominające zasady bezpiecznego podróżowania środkami transportu publicznego.

Nierozpoznawalni i „niewidoczni"

Liczba zgłoszonych kradzieży w środkach komunikacji miejskiej systematycznie spada. **W dwóch pierwszych miesiącach tego roku odnotowano 210 kradzieży, co oznacza 19-proc. spadek w porównaniu do analogicznego okresu w ubiegłym roku**. W grudniu 2013 roku – m.in. w wyniku bożonarodzeniowej odsłony kampanii „Nie daj się złowić" – liczba kradzieży w środkach komunikacji miejskiej spadła o 26 proc.



Mniejsza liczba kradzieży kieszonkowych w środkach transportu publicznego jest wynikiem **systematycznie prowadzonych kampanii edukacyjnych, coraz większej liczby pojazdów wyposażonych w monitoring oraz regularnych akcji prowadzonych na mieście przez funkcjonariuszy Wydziału Wywiadowczo-Patrolowego Komendy Stołecznej Policji**.

Zgodnie z danymi z grudnia 2013 roku, wszystkie pociągi SKM, prawie 61 proc. autobusów, blisko 39 proc. pociągów metra oraz ponad 26 proc. tramwajów było wyposażonych w system monitoringu.

Funkcjonariusze Wydziału Wywiadowczo-Patrolowego, w ramach walki z kradzieżami kieszonkowymi, często pracują „po cywilnemu". Dzięki temu, że są nierozpoznawalni i „niewidoczni" udaje im się skutecznie zatrzymywać sprawców kradzieży na gorącym uczynku.

Tak właśnie było w przypadku wspomnianych kieszonkowców. **Henryk K**. przesiadał się z autobusu do autobusu **przyglądając się damskim torebkom**, co zwróciło uwagę stołecznych wywiadowców. Został zatrzymany, gdy ukradł rosyjskiej turystce z torebki telefon komórkowy. **Andrzej C**. przez dłuższy czas **obserwował osoby na przystankach autobusowych i tramwajowych** w okolicach Dworca Centralnego. Następnie wsiadł za pasażerką do tramwaju linii 25 i wyjął z jej torebki przewieszonej przez ramię portfel. Policjanci zatrzymali go tuż po wyjściu z tramwaju. Ulubionym zajęciem **Romualda B**. i **Przemysława R**., doskonale znanych stołecznym funkcjonariuszom policji, było **jeżdżenie tam i z powrotem tramwajami na odcinku rondo Dmowskiego – plac Bankowy**. W końcu wypatrzyli łatwy łup w postaci plecaka śpiącego pasażera. Mężczyźni tuż po opuszczeniu pojazdu zostali ujęci przez policjantów „po cywilnemu".

Partnerem kampanii „Nie daj się zrobić w jajo" jest **Komenda Stołeczna Policji.**

Patronat medialny nad kampanią objęli: **TVN Warszawa**, **radio WAWA** oraz portal **www.kampaniespoleczne.pl**

zakochaj się w Warszawie bezpiecznej

WIELKANOCNA ODSŁONA KAMPANII „NIE DAJ SIĘ ZŁOWIĆ"

NIE DAJ SIĘ ZROBIĆ W JAJO

wwp.policja.waw.pl

linia alarmowa 997

BĄDŹ OSTROŻNY!

- Noś przy sobie tylko niezbędną gotówkę
- Nie pokazuj zawartości portfela
- Nie noś portfela w zewnętrznych kieszeniach ubrania
- Nie noś portfela w tylnej kieszeni spodni
- Torebkę zawsze trzymaj zamkniętą przed sobą

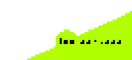
Partner strategiczny:



Patroni medialni:



kampaniespołeczne.pl



KONIEC CYKLU

TAM, GDZIE KIEDYŚ DZWONIŁY TRAMWAJE

MASZ MNIEJ NIŻ METR WZROSTU? JEDZIESZ ZA DARMO



Tramwaje w Tarnowie kursowały nieprzerwanie przez 31 lat. Czerwone wagony, zwane pieszczotliwie „biedronkami", wrosły w krajobraz miasta, a każda próba ich likwidacji spotykała się ze zdecydowanym oporem mieszkańców. Dopiero niemieckie władze okupacyjne zawiesiły ich kursowanie. Od tej pory Tarnów jest miastem bez tramwajów… W ostatniej, pożegnalnej odsłonie cyklu „Tam, gdzie kiedyś dzwoniły tramwaje", zapraszamy w sentymentalną podróż do jednego z większych miast dawnej Galicji.

Schyłek XIX wieku był w Tarnowie okresem intensywnego wzrostu liczby ludności. Mieszkańcy okolicznych wiosek masowo napływali do uprzemysławiającego się miasta w poszukiwaniu pracy i lepszych warunków życia. Z każdym kolejnym rokiem przybywało też nowych budynków mieszkalnych, co skutkowało znacznym wzrostem potrzeb transportowych wewnątrz Tarnowa. Wówczas zrodził się pomysł budowy linii tramwajowej. Ambitne projekty nowych połączeń szynowych nie uzyskały akceptacji władz miejskich, głównie ze względu na nierentowność proponowanych tras. Dalsze analizy techniczne i ekonomiczne, z których wyłoniono najlepszy możliwy wariant poprowadzenia torowiska, zajęły kolejne lata. Uznano, że w pierwszej kolejności trzeba zbudować elektrownię miejską. Inwestycja, którą zrealizowano w 1910 roku, dała „zielone światło" do uruchomienia komunikacji szynowej w mieście.

25 września 1911 roku uroczyście oddano do użytku linię tramwajową w Tarnowie. Trasa o długości 2,6 kilometra łączyła dworzec kolejowy (dziś Tarnów Główny) ze Starym Miastem, a dalej z odległą Grabówką, położoną przy wschodniej granicy miasta. Torowisko poprowadzono ulicami Dworcową, Krakowską, Wałową, Lwowską i Grabowską. Linia była jednotorowa o wąskotorowym rozstawie szyn, wynoszącym 1000 milimetrów. Zastosowano na niej pięć mijanek, umożliwiających utrzymanie wysokiej - sześciominutowej częstotliwości kursowania. Wyznaczono kilkanaście przystanków, oddalonych od siebie o kilkaset metrów. Rozkład jazdy zapewniał kursowanie tramwajów w godzinach 6.00-22.00.

Zajezdnia tramwajowa została zbudowana w okolicy przystanku końcowego w Grabowie. Dojazd do niej prowadził przez bocznicę, odłączającą się od głównej linii na wysokości ulicy Warzywnej. W hali wozowni mieściło się osiem wagonów silnikowych. Wozy wyprodukowała firma Kazimierza Lipińskiego z Sanoka (ta sama, która zapoczątkowała istnienie obecnej fabryki autobusów Autosan). W co-



Replika tarnowskiej „biedronki" na placu Sobieskiego

fot. UM Tarnów

dziennym ruchu liniowym wykorzystywano sześć z nich. Dwa pozostałe stanowiły rezerwę. Pojazdy były pomalowane na kolor czerwony, przez co mieszkańcy nazywali je pieszczotliwie „biedronkami".

Opłata za przejazd tramwajem wynosiła od 10 do 20 groszy. Specjalne zniżki przysługiwały dzieciom, których wzrost nie przekraczał jednego metra. Wejścia do wagonów wyposażono w specjalne miary, przy których należało się ustawić. Na podstawie pomiaru konduktor decydował o przyznaniu ewentualnej zniżki na przejazd.

Tramwaje w Tarnowie kursowały nieprzerwanie przez 31 lat od uruchomienia. W tym czasie nie dokonano żadnej rozbudowy istniejącej linii, mimo że istniały takie plany. Również czerwone „biedronki" z Sanoka były jedynym typem taboru, eksploatowanym na tarnowskiej sieci tramwajowej. Z biegiem lat ta krótka jednotorowa sieć stawała się coraz mniej efektywna i rentowna. Już po kilkunastu latach funkcjonowania, do komunikacji tramwajowej w Tarnowie dopłacano. Jednak każdorazowa próba jej likwidacji spotykała się ze zdecydowanym sprzeciwem ze strony biedniejszych mieszkańców, dla których tramwaj był jedyną możliwością poruszania się po mieście.

Przed II wojną światową zawieszenie przewozów tramwajowych w Tarnowie wydawało się być przesądzone. Paradoksalnie, wybuch konfliktu i późniejsza okupacja niemiecka pozwoliły utrzymać kursowanie wagonów przez kolejnych kilka lat. Ostateczna decyzja o likwidacji środka transportu zapadła w 1942 roku. Duże zużycie urządzeń i taboru oraz trudności w zaopatrzeniu, uniemożliwiały kursowanie w warunkach wojennych. 21 lipca 1942 roku był ostatnim dniem funkcjonowania tarnowskich tramwajów.

Przez kilka miesięcy po zawieszeniu kursów pracownicy miejskiego przewoźnika przychodzili jeszcze regularnie do pracy, w nadziei na rychłe wznowienie pracy. Niestety, okazało się to niemożliwe, ponieważ wagony przekazano do Lwowa, a sieć trakcyjną zdemontowano i przeznaczono na cele militarne. Tramwaje już nigdy nie wróciły na ulice miasta, mimo że po zakończeniu wojny próbowano je na nowo uruchomić. Samo torowisko jeszcze długie lata zalegało na ulicach miasta, do czasu aż zniknęło pod warstwą asfaltu.

Ostatnia próba odtworzenia sieci tramwajowej w Tarnowie miała miejsce w 1986 roku. Wówczas zapowiedziano budowę nowoczesnej linii między wschodnią i zachodnią częścią miasta wraz z odgałęzieniem do dworca głównego. Miała ona łączyć dworzec kolejowy w dzielnicy przemysłowej Mościce z planowanymi dużymi osiedlami mieszkaniowymi na Falklandach. Jednak kryzys gospodarczy lat 80. XX wieku przyczynił się do zaniechania realizacji projektu.

Obecnie po Tarnowie kursują autobusy 26 linii. Obsługują zarówno obszar miasta, jak i okoliczne gminy. Mimo że tramwajów nie ma już od 72 lat, ich obecność jest upamiętniana przez kilka charakterystycznych elementów, wplecionych w miejski krajobraz. Najbardziej zauważalna jest replika czerwonej „biedronki", ustawiona na placu Sobieskiego. Wagon, zbudowany w 2011 roku z okazji stulecia budowy linii, pełni funkcję informacji turystycznej i kawiarni. Ponadto, w bruku ulicy Krakowskiej, kostką o innym kolorze, symbolicznie zaznaczono przebieg dawnego torowiska. Ostatnim elementem upamiętniającym dawne tramwaje jest stylizowana ławeczka wraz ze znakiem przystanku, ustawiona przy ulicy Wałowej.

tekst: Maciej Beister
Opracowano na podstawie:
Żurawicz J. (red.), 2013, Tramwaje w Polsce, wyd. Księży Młyn, Łódź, str. 212-214

Przez ponad rok, każdego miesiąca odwiedzaliśmy polskie miasta, w których kiedyś kursowały tramwaje. Odbyliśmy 15 sentymentalnych podróży, dowiedzieliśmy się wiele o historii tych miejsc, sprawdziliśmy ile śladów po tramwajach zachowało się do dziś i jak wspominają je mieszkańcy. Dobrnęliśmy do końca. Mamy nadzieję, że przybliżyliśmy Państwu ciekawy fragment historii komunikacji publicznej w Polsce.

Ale to nie koniec działu „Z kart historii komunikacji". W najbliższym numerze rozpoczniemy nowy cykl artykułów, w których zaprezentujemy historię podwarszawskich kolei dojazdowych. Większość z nich już dawno temu została zlikwidowana i nie został po nich żaden ślad. Jedynie Warszawska Kolej Dojazdowa kursuje do dziś i pełni ważną funkcję w systemie podwarszawskiej komunikacji publicznej. Zachęcamy do lektury. Do zobaczenia już w przyszłym miesiącu!

Przeniesione miasto, wspólny tramwaj



Linia łącząca Most i Litvínov – miasta leżące w północno-zachodnich Czechach – przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie zakładów petrochemicznych, dlatego też przez całą podróż pasażerom towarzyszą zabudowania przemysłowe. Na przystankach zostały ustawione specjalne tablice z sygnalizacją świetlną, które w razie zagrożenia zatrzymują tramwaje oraz informują motorniczych o konieczności wyłączenia pojazdów i ewakuacji.

Wspólny tramwaj

Most to miasto-ośrodek górniczy, który rozwijał się w zawrotnym tempie. W 1901 roku otwarto zelektryfikowaną linię wąskotorowego tramwaju o długości 12,5 kilometra. Nie zdecydowano się na trakcję parową, uważając ją za mało przyszłościową.

Dwa lata później zaczęto wykorzystywać trakcję tramwajową do celów towarowych. Jednocześnie dobudowano odgałęzienie do kopalni Minerva. W 1915 roku powstały kolejne - do kopalni Julius II i Julius III w Kopistach, przy czym obie służyły wyłącznie transportowi towarowemu.

Komunikacja tramwajowa rozwijała się dynamicznie do 1938 roku. Wówczas Most stał się częścią III Rzeszy...

Rozłam sieci

Między Mostem a Litvínovem - w związku z budową zakładów petrochemicznych w Záluží - zbudowano linię tramwajową, wykorzystując przygotowane wcześniej odgałęzienie do kopalni Minerva. U schyłku II Wojny Światowej zakłady petrochemiczne zostały zbombardowane. Jednocześnie zniszczono około dwukilometrowy odcinek sieci tramwajowej. Tymczasowo funkcjonowały więc odrębne sieci: litvínovska i mostecka.

Pod koniec października 1945 roku wznowiono komunikację międzymiastową. Przebieg linii tramwajowej został zmieniony, a trasę przesunięto na zachód. Odgałęzienie do kopalni Minerva wydłużono pod wschodnią bramę zakładów petrochemicznych, a odcinek prowadzący do kopalni Julius III przystosowano do przewozów pasażerskich.

Decyzja o przeniesieniu Mostu o kilka kilometrów na południe zapadła w 1964 roku wraz z odkryciem pod miastem złóż węgla brunatnego. Jednocześnie wyburzono historyczne centrum miasta. „Przeprowadzka" Mostu trwała do 1978 roku, ponieważ wymagała kompletnych zmian tras tramwajowych oraz wybudowania nowych. Jedynymi ocalałymi zabytkami starego miasta Most są: kościół Wniebowzięcia NMP z XVI wieku i górujący nad miastem zamek.



Szybki tramwaj

Odcinek sieci tramwajowej łączący miasta Most i Litvínov funkcjonuje jako linia ekspresowa, rodzaj szybkiego tramwaju.

DPmML (Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Miast Mostu i Litvínova) dysponuje 69 wagonami typu Tatra T3 oraz dwoma wagonami typu Škoda 03 T. Sieć tramwajowa liczy 18 kilometrów, po której kursują cztery linie tramwajowe o numeracji 1-4. Linie 1 i 2 kursują tylko w dni powszednie, z częstotliwością co 15 minut każda. Linia 1 podjeżdża na przystanki w godzinach 6.00-8.00 i 13.00-15.00, natomiast linia 2 od około godz. 4.00-18.00. Linia 3 kursuje w dni powszednie w godzinach 3.50-6.30 i 14.00-16.00 z częstotliwością co 15 minut. W weekendy realizowane są tylko dwa kursy nocne – sześć minut po północy i o godzinie 3.51. Linią kursującą bez ograniczeń – realizującą przewozy przez cały tydzień w godzinach 4.00 – 23.00 – jest „czwórka".

W szczycie porannym i popołudniowym na linii międzymiastowej uruchamiane są dodatkowe wagony tramwajowe. Do tramwaju jadącego w ciągu dnia jako pojedynczy, po dojechaniu do pętli jest dołączany wagon doczepny.

tekst i fot.: Rafał Wójcik „Twój Motorniczy"

WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	**www.ztm.waw.pl**

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	**www.mza.waw.pl**
MOBILIS	**www.mobilis.pl**
ITS MICHALCZEWSKI	**www.michalczewski.pl**
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	**www.pksgrodzisk.com.pl**

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	**www.tw.waw.pl**

METRO

METRO WARSZAWSKIE	**www.metro.waw.pl**

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	**www.skm.warszawa.pl**
KOLEJE MAZOWIECKIE	**www.mazowieckie.com.pl**
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	**www.wkd.com.pl**

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	**www.um.warszawa.pl**
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	**www.kmkm.waw.pl**
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	**www.trasbus.com**
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	**www.phototrans.pl**


@
iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO